

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

---

LES  
**PHOSPHATES ALGÉRIENS**  
**ET L'AGRICULTURE FRANÇAISE**  
L'EXPLOITATION DU GISEMENT DU DJEBEL-ONK

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

*Présentée et soutenue le samedi 13 Juin 1925, à 3 h. 1/2*

PAR

**René GOEPFERT**

---

*Président....* M. C. PERREAU, *professeur.*  
*Suffragants..* } MM. HITIER, *professeur.*  
LESCURE, *professeur.*

---

BORDEAUX  
IMPRIMERIE Y. CADORET

17, RUE POQUELIN-MOLIÈRE, 17

—  
1925







Digitized by the Internet Archive  
in 2026

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

---

LES  
**PHOSPHATES ALGÉRIENS**  
**ET L'AGRICULTURE FRANÇAISE**

L'EXPLOITATION DU GISEMENT DU DJEBEL-ONK

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

*Présentée et soutenue le samedi 13 Juin 1925, à 3 h. 1/2*

PAR

**René GOEPFERT**

---

Président... M. C. PERREAU, professeur.  
Suffragants.. } MM. HITIER, professeur.  
LESCURE, professeur.

---

BORDEAUX

IMPRIMERIE Y. CADORET

17, RUE POQUELIN MOLIERE, 17

—  
1925

---

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



# TABLE DES MATIÈRES

## PREMIÈRE PARTIE

### Les phosphates algériens et l'agriculture française.

|                                                                                    | Pages |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| CHAPITRE PREMIER. — <i>Importance de la question</i> .....                         | 5     |
| CHAPITRE II. — <i>Insuffisance de la production agricole</i> .....                 | 13    |
| § 1. Le blé dans le monde .....                                                    | 13    |
| § 2. Situation en France.....                                                      | 14    |
| § 3. Les causes.....                                                               | 16    |
| CHAPITRE III. — <i>Le phosphate de chaux : richesse du sous-sol algérien</i> ..... | 21    |
| CHAPITRE IV. — <i>La surproduction n'est pas à craindre</i> .....                  | 27    |
| § 1. La conférence des phosphates .....                                            | 27    |
| § 2. Surproduction et sous-production.....                                         | 30    |
| § 3. Statistique et comparaisons .....                                             | 35    |
| § 4. La production marocaine.....                                                  | 39    |
| § 5. Les besoins de l'agriculture mondiale.....                                    | 42    |
| § 6. La France et le monopole des phosphates.....                                  | 49    |

## DEUXIÈME PARTIE

### Le gisement du Djebel-Onk.

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| CHAPITRE PREMIER. — <i>Le gisement</i> .....             | 55 |
| § 1. Description .....                                   | 55 |
| § 2. Législation des phosphates .....                    | 57 |
| § 3. Le retard à l'exploitation.....                     | 59 |
| § 4. L'évacuation .....                                  | 64 |
| CARTE.                                                   |    |
| CHAPITRE II. — <i>Évacuation par l'Algérie</i> .....     | 67 |
| § 1. La ligne Djebel-Onk-Tebessa. Ses inconvénients..... | 67 |
| Gœpfert                                                  | 1  |

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| § 2. La ligne Djebel-Onk-Sedrata-Le Central Minier ..... | 77  |
| § 3. Le particularisme algérien .....                    | 81  |
| § 4. L'intérêt de l'Algérie.....                         | 83  |
| CHAPITRE III. — <i>Évacuation par la Tunisie</i> .....   | 89  |
| § 1. La voie tunisienne. Ses avantages.....              | 89  |
| § 2. Objections d'ordre matériel .....                   | 94  |
| § 3. Objections d'ordre économique et politique.....     | 98  |
| CHAPITRE IV. — <i>Le projet de loi</i> .....             | 109 |
| § 1. Critique.....                                       | 109 |
| § 2. Solution de la question .....                       | 115 |
| CHAPITRE V. — <i>Conclusion. Pour l'avenir</i> .....     | 121 |
| ANNEXES .....                                            | 127 |
| BIBLIOGRAPHIE .....                                      | 133 |

PREMIÈRE PARTIE

---

**LES PHOSPHATES ALGÉRIENS**

**ET L'AGRICULTURE FRANÇAISE**



## CHAPITRE PREMIER

### Importance de la question.

---

Depuis de longues années, la presse algérienne publie de nombreux articles se rapportant aux gisements de phosphates; depuis trois ans surtout, tous les journaux de l'Afrique du Nord, sans distinction d'opinions, demandent leur exploitation, et il n'est pas de semaine qui se passe sans que quelque colonne montre en gros caractères ces mots : Djebel-Onk (1).

La presse métropolitaine elle-même a suivi cet exemple, et la mort récente d'un homme, qui pendant la plus grande partie de sa vie eut un amour passionné de nos possessions nord-africaines, fut la cause de l'article qu'on va lire (2) :

« Il vient de mourir inopinément, à Tunis, un des hommes dont l'activité, depuis vingt ans, aura été féconde dans presque tous les domaines — l'art et l'archéologie, la géologie, la prospérité économique de la France et de la Tunisie — le docteur Louis Carton.

» Ce n'était pas un archéologue ni un savant officiel.

» Et même il a dû lutter toute sa vie contre les archéologues et les savants officiels.

---

(2) *Le Quotidien*, 23 janvier 1925 : « Un empêcheur de danser en

(1) *La Dépêche Algérienne*, en 1922, en a parlé plus de cent fois.  
rond », par M. Pierre Mille.

» Cependant, si ce qui reste encore de l'antique Carthage a pu être sauvé, c'est au docteur Carton que l'archéologie en sera redevable....

» ....Il a eu d'abord à lutter contre les hommes d'affaires qui ne voyaient, dans la colline de Carthage, qu'un terrain vague, sur lequel ils allaient, spéculation avantageuse, élever une espèce de Deauville tunisien.

» Ces gens-là se moquaient pas mal de l'ombre d'Hamilcar et de celles, plus hypothétiques, mais littérairement émouvantes, de Salammbô et de Mâtho.

» Il a eu à lutter aussi avec les services administratifs de la Régence.... Déjà le lotissement était commencé, même fort avancé. Pour établir le tracé d'un tramway, les ouvriers éventraient les vieilles ruines carthaginoises, employaient comme remblais mosaïques et sculptures.

» Le docteur Carton a lutté dix ans contre ce massacre. Il a fini par triompher.... Carton est mort, mais il a vaincu.

» C'est une figure originale et forte que celle de cet homme qui vient de disparaître, encore en pleine vigueur physique et intellectuelle.

» Rien ne semblait le prédisposer à l'œuvre diverse qu'il a si vaillamment accomplie : il était arrivé en Tunisie, peu de temps après l'institution du Protectorat, comme simple médecin militaire. Mais la beauté du pays, mais ses possibilités de développement l'avaient séduit. Il ne le quitta plus.

» Il planta des oliviers, selon les indications de Paul

Bourde, autre « amateur », simple journaliste, à qui la Tunisie, et la France par conséquent, doivent d'avoir vu leur capital agricole augmenté de cinq milliards. En les plantant, il mit à jour les belles ruines de Bulla-Regia, l'ancienne capitale berbère, romanisée.

» ...Il découvrait une mine de manganèse à Ghardimaon et l'exploitait; puis, non loin de la frontière tunisienne, en territoire algérien, le gisement de phosphates du Djebel-Onk, un des plus riches du monde.

» Mais ce qu'il adviendra de ce gisement, Carton ne le verra jamais — et personne peut-être ne le verra jamais.

» C'est ici qu'on touche du doigt les imperfections et les ridicules de notre régime colonial, aggravés par la politique égoïste de notre féodalité financière.

» D'une part, les phosphates du Djebel-Onk sont plus naturellement exportables par la Tunisie. Le chemin de fer qui les transporterait est de ce côté plus facile à construire, les frais d'exploitation seraient moins considérables, le minerai extrait reviendrait moins cher à notre agriculture.

» Mais, d'autre part, le gisement se trouve en territoire algérien, et l'Algérie entend le garder pour elle et en faire sortir les produits par une de ses portes, qui en bénéficierait.

» De sorte qu'on annonce que le Gouverneur général de l'Algérie va venir à Paris un de ces jours faire valoir les droits de sa colonie.

» Mais comme, évidemment, le Résident général de la Tunisie ne manquera pas de faire de même pour la sienne, la question n'est pas près d'être résolue.

» D'autant plus qu'il n'y a pas seulement, dans notre Afrique du Nord, le gisement de phosphates du Djebel-Onk. Il y en a d'autres, en Algérie et au Maroc, qui sont exploités ou qui vont l'être. Ah! nous sommes trop riches en phosphates! C'est bien malheureux.

» C'est bien malheureux pour les sociétés actuellement constituées. Car si la production des phosphates s'accroît, leur prix diminuera.

» Et ce serait bien avantageux, n'est-ce pas, pour notre agriculture, nous ne pouvons que nous en réjouir. Mais ce serait si funeste aux intérêts du Conseil d'Administration de ces sociétés !

» De sorte que celles-ci, au Maroc et en Algérie, demandent qu'on n'exploite pas le gisement du Djebel-Onk. Elles conseillent, ingénument, de le garder comme poire pour la soif à presser dans cinq ou six cents ans.

» En somme, le docteur Carton a été toute sa vie un empêchement de danser en rond. »

Nous avons tenu à donner cet article en entier, ou presque, parce qu'il montre la véritable physionomie du docteur Carton, dont la brochure sur le Djebel-Onk (3) nous a été très précieuse, et qui, après ce que l'on sait de lui, ne peut être accusé de s'être mis au service d'intérêts égoïstes.

La curiosité des lecteurs fut, en général, attirée par le titre, et la plupart ne virent dans cet article qu'une critique acerbe, peut-être non dépourvue de parti pris politique.

---

(3) *Les phosphates du Djebel-Onk*, par le docteur Louis Carton, correspondant de l'Institut, octobre 1921.

Pour nous, qui nous livrons depuis longtemps à l'étude des questions d'économie nationale, le fond nous a touché beaucoup plus que le titre ou la forme.

En effet, cet article a soulevé, une fois de plus, une question qui sommeille depuis près d'un quart de siècle, et de laquelle dépend l'avenir de notre pays. Nous dirions plus, dans notre situation actuelle, la grave question qu'il aborde intéresse notre vitalité même.

Quoique puissamment riche en engrais, la France ne produit pas assez de blé. Elle est obligée de recourir à des réglementations spéciales, à des lois d'exception. Elle est tributaire des pays étrangers. Par l'influence de notre change défavorable, par l'exploitation étrangère, cruelle après nos sacrifices, le blé que nous importons subit des hausses successives qui entraînent la hausse de la farine et celle du pain.

Le prix du pain est un symbole. Il influe d'une façon très sensible sur l'esprit divers et instable de la masse populaire. Exploitées par des meneurs peu scrupuleux sur le choix des moyens, ses hausses successives et rapprochées pourraient servir de prétextes à des crises plus ou moins violentes.

Il importe donc que ceux qui ont la charge écrasante de la destinée du Pays apportent tous leurs soins inquiets à cette délicate question.

Bien qu'ils ne puissent commander aux lois qui régissent implacablement les phénomènes économiques, les gouvernants peuvent, par leur sagesse, prévenir ou apaiser les effets et conjurer les troubles qui en résultent. Ils le doivent, surtout lorsqu'ils ont en mains tous les moyens de le faire.

L'angoissant problème du blé, avec ses répercussions sur le prix de la vie, fixe de plus en plus l'attention sur la question plus générale de la production agricole. Alors, chacun essaie de faire triompher sa théorie — les débats parlementaires récents en sont la preuve — ou de satisfaire ses intérêts personnels, et l'angoisse nationale risque de devenir un champ d'expériences ou une source de profits.

Pour nous, dégagés de toute préoccupation politique et de tout sectarisme aveugle, nous essaierons, en nous plaçant sur le terrain pratique, d'apporter un peu de lumière sur cette grave question.

Le remède, à notre avis, n'est pas dans les moyens de fortune dictés par les événements. Nous n'entendons pas critiquer ici leur nécessité actuelle. La source du mal n'est pas dans le présent, mais dans le passé : nous avons le tort de vivre au jour le jour et de livrer au hasard ou au caprice la direction de notre conduite.

Pour nous, nous pensons que seule la production en quantité suffisante du blé par notre pays même peut apporter la paix et le repos auxquels notre cœur et notre esprit, ébranlés par la guerre, aspirent depuis de longues années.

Et nous sommes amené ainsi à examiner les questions suivantes, qui, si elles ne sont pas résolues dès maintenant, se poseront dans l'avenir d'une façon encore plus violente.

Pouvons-nous produire le blé, et, en général, tous les produits agricoles nécessaires à notre consommation ?

Si oui, que faut-il et que manque-t-il à notre agriculture pour atteindre ce but ?

Avons-nous chez nous-mêmes, dans notre sol, les moyens de satisfaire ses besoins ?

Pouvons-nous les lui donner et de quelle façon ?

Nous allons essayer, non pas de dire des choses nouvelles — que de solutions ont été déjà présentées! — mais d'exposer la question méthodiquement; c'est peut-être ce qui lui a manqué le plus jusqu'à ce jour.

Sans prétendre à l'épuiser, car elle est vaste et nécessite le secours de techniciens éprouvés, nous espérons montrer que si tout a été dit qui méritait la peine de l'être, tout n'a pas été fait, ou même tenté, pour rendre à notre pays mutilé la force et la puissance d'avant-guerre qui faisaient l'admiration et l'étonnement des pays étrangers.

---



## CHAPITRE II

### Insuffisance de la production agricole.

---

#### § 1. — LE BLÉ DANS LE MONDE.

La guerre, en transformant la situation politique de chaque nation, a jeté une perturbation profonde dans leur état économique. Par voie de conséquence, les relations économiques internationales ont été profondément troublées.

Le marché du blé, en particulier, en a ressenti les effets, hélas ! déplorables pour nous. Autrefois, l'appoint extra-européen, grâce aux mesures raisonnablement protectionnistes, était très limité, et n'agissait sur le marché national que comme un concurrent capable seulement d'empêcher la hausse excessive des cours. Aujourd'hui, le marché du blé tend à ressembler aux marchés de denrées exotiques dont il suit de très près les fluctuations.

D'autre part, la récolte a été déficitaire, surtout dans les pays importateurs où la consommation s'est accrue en dépit de populations moins denses. Les marchés intérieurs se sont trouvés placés, de ce fait, sous la dépendance étroite du marché international.

Ce dernier, à son tour, a été troublé; les transactions internationales se sont accrues en nombre et en importance, alors que la production mondiale s'est très sensiblement affaissée. Et ces transformations se sont opérées brutalement, avant que des circonstances modératrices aient eu le temps de se manifester.

La statistique de l'Institut international agricole de Rome nous apprend que le monde, qui produisait avant guerre, en moyenne, un peu plus d'un milliard de quintaux de blé, n'en produit plus que 900 millions en 1922 et 1923, et 730 en 1924, soit pour cette année un déficit de 170 millions de quintaux sur les années précédentes et 270 millions sur la période d'avant-guerre.

Il est vrai qu'un cataclysme violent a tari une des sources les plus productives. Non seulement la Russie n'est pas en mesure d'exporter son blé, mais elle n'en a pas assez pour sa consommation. Elle en importe, elle qui avant-guerre était fournisseur d'une grande partie de l'Europe. Des dépêches récentes nous ont appris, en effet, qu'elle s'occupait à rafler les céréales du Canada, dont par surcroît le rendement a été très faible cette année.

## § 2. — SITUATION EN FRANCE.

Pour assurer notre consommation, nous ne devons pas compter sur les autres pays, dont la récolte a d'ailleurs été déficitaire. En raison des changes, les achats que nous y ferions seraient ruineux. D'autre part, la loi économique de l'offre et de la demande ne manque pas de jouer inexorablement, et si nous nous précipitons

chez les étrangers pour assurer notre subsistance, ils ne se feront pas faute de hausser considérablement les cours aggravés encore par la spéculation.

La France s'appauvrit et déprécie sa monnaie en achetant à l'étranger des produits alimentaires.

Dans l'intérêt de sa stabilité financière, elle doit devenir indépendante du marché international, et pour cela elle doit se suffire à elle-même.

Elle le peut par sa propre production et par l'apport de ses possessions de l'Afrique du Nord.

Quelle est donc notre situation actuelle ? Notre récolte, nos stocks prouvent que nous sommes déficitaires. M. le sénateur Gasser s'exprime ainsi dans la *Dépêche Oranaise* du 21 février 1925 : « On assure que la récolte de 1924 nous a donné 78 millions de quintaux. Au 1<sup>er</sup> août 1924, il nous restait de quoi faire du pain pendant un mois, c'est-à-dire 6 millions de quintaux. On nous affirme d'autre part, que, du 1<sup>er</sup> août au 31 décembre, il a été importé de l'étranger 6 millions de quintaux. Cela fait 90 millions de quintaux; qu'en avons-nous fait ? On estime à 6.200.000 quintaux notre consommation mensuelle, soit 31 millions du 1<sup>er</sup> août au 31 décembre 1924, auxquels il faut ajouter 4 millions pour les industries spéciales (pâtes et biscuiteries) et 10 millions pour les semences. » Nous avons donc consommé 45 millions de quintaux au 1<sup>er</sup> janvier 1925. Il nous en reste 45 pour aller jusqu'au 1<sup>er</sup> août, c'est-à-dire pour sept mois. Que nous faut-il : 7 fois la consommation mensuelle, plus les besoins des industries, plus un mois d'avance, stock indispensable, c'est-à-dire environ

55 millions de quintaux. Nous irons en chercher 10 à l'étranger.

Malgré les erreurs inévitables qui peuvent se glisser dans ces nombres, il est clair que la France ne produit pas assez de blé, et que l'agriculture nationale est insuffisante pour alimenter le pays.

Cependant ce pays se trouve placé dans des conditions tout à fait exceptionnelles. Sans vouloir insister sur des lieux communs, cent fois répétés, il est bon de rappeler qu'il jouit d'une situation géographique privilégiée. Il ne connaît pas les hivers rigoureux et longs des pays du Nord ou de l'Est, ni les soleils desséchants des contrées méridionales. La nature lui mesure la chaleur et l'humidité indispensables, conditions essentielles à l'accomplissement parfait du travail de germination et de maturation. Enfin, notre France a un sol varié, formé le plus souvent de terres très riches.

### § 3. — LES CAUSES.

Quelles sont donc les causes de notre insuffisance agricole ?

Est-ce le manque de main-d'œuvre ?

On l'a prétendu. Evidemment, la guerre a creusé des vides et rien n'est si pénible que de parcourir les longues listes de tués jusque dans nos plus petits villages. Elle a malheureusement transformé l'esprit de nos campagnes. En éloignant les paysans de leur terre, en les mêlant intimement pendant de longues années aux citadins, en leur faisant connaître les grosses agglomérations avec leurs plaisirs tapageurs et leur vie large,

elle a précipité dans les villes l'afflux de nos jeunes paysans invinciblement attirés par le luxe et par la croyance que la vie y est plus facile et plus agréable que partout ailleurs.

Est-ce le manque de main-d'œuvre ? Peut-être, mais dans une faible mesure. Des millions d'étrangers viennent travailler en France et tous ne sont pas dans les industries ou le commerce. Enfin, les campagnes se repeuplent grâce aux associations qui favorisent le retour à la terre.

Est-ce la diminution des surfaces cultivées ?

Certes, nous n'avons pas encore tout reconquis sur la dévastation causée par la guerre. Il existe une « zone rouge », mais elle va toujours en décroissant. La plus grande partie de la surface ravagée où la couche fertile a été dispersée, où les bouleversements successifs ont rejeté à la surface du sol les terres moins bonnes ou tout à fait mauvaises, est aujourd'hui redevenue productrice et c'est à l'honneur de nos paysans d'avoir su reconquérir en bien peu de temps ce que la folie teutonne avait détruit avec tant d'acharnement.

Est-ce le morcellement extrême ?

Les pays grands producteurs sont ceux où la propriété est le moins divisée. Les frais des exploitants sont moins élevés, l'importance de leurs commandes leur permet d'obtenir des prix plus avantageux pour leurs semences ou leurs engrais, l'étendue de leurs terres leur permet d'employer la machine.

La France est évidemment un pays très morcelé, et si ce fait a une certaine importance, il faut reconnaître

que la guerre l'a aggravé. En apportant la richesse dans nos campagnes, elle a créé de nombreux petits propriétaires, anciens métayers ou fermiers.

Il convient toutefois de ne pas en exagérer l'importance. Les associations d'agriculteurs et les syndicats permettent d'user de machines et d'obtenir des prix de faveur par le groupement des commandes.

Serait-ce la crise de paresse dont on parla tant autrefois ? Si l'on a remarqué çà et là des signes de découragement et de tendance à l'oisiveté, c'est dans les villes qu'on les a relevés.

L'aisance aurait-elle supprimé l'effort ?

Non, car l'âpreté au gain et l'économie, qualité essentielle du paysan français, le poussent toujours à produire davantage.

Ce n'est pas le courage qui manque à nos paysans : levés avec le soleil, ils se couchent avec lui et tous leurs instants sont à la terre qu'ils aiment.

Alors ! quelle est la cause ?

Un député l'a dit récemment : « Le trésor qui féconde le champ est moins la sueur du front humain que le sac de sulfate d'ammoniaque » ; et nous ajoutons : ou de phosphate de chaux.

En effet, la seule cause de notre insuffisance de production agricole, c'est le manque de méthode de notre culture.

Pour la rendre plus productive, il faut stimuler et généraliser l'application des procédés scientifiques et, en particulier, l'emploi des engrais. Ainsi, avant-guerre, la Belgique consommait 400 kilogrammes d'engrais phos-

phatés à l'hectare, la France 85, mais la Belgique récoltait 23 quintaux de blé et 260 quintaux de pommes de terre, alors que la France en récoltait seulement 13 de l'un et 90 des autres.

Est-ce ignorance, entêtement, routine ? Non, aujourd'hui les idées modernes ont pénétré jusqu'au fond des campagnes. Tout agriculteur sait que l'emploi des engrais lui donnera des produits plus riches et plus nombreux. Mais il hésite à en employer davantage non pas parce qu'il connaît la loi du rendement moindre que proportionnel ou le principe de la saturation, mais tout simplement parce que les engrais coûtent cher (4).

Il sait qu'en doublant la quantité d'engrais, il double sa dépense, mais il sait aussi qu'il ne double pas sa production.

Mais il sait qu'il l'augmente, et le jour où les engrais seront à bon marché, il n'hésitera pas à en employer beaucoup plus et la production du sol français sera considérablement accrue. Si accrue même qu'on peut

---

(4) « Tous nos paysans sont maintenant disposés à augmenter la production de leurs terres en employant les engrais d'une façon judicieuse.

» Malheureusement, depuis que l'on a réussi à leur inculquer ces principes, depuis qu'ils ont constaté la nécessité de remédier par des engrais à l'épuisement de la terre, ils ne peuvent pas en trouver sur le marché, ou, lorsqu'ils en trouvent, c'est à un prix tel que l'emploi leur en est rendu impossible.

» Consultez les statistiques et vous verrez que ces pays, dont la production agricole est très riche, sont précisément ceux qui emploient le plus d'engrais et aussi ceux où les engrais sont mis à la disposition des cultivateurs dans des conditions moins onéreuses qu'en France. »

M. Heuzé, député, séance du 6 février 1923.

estimer que la France peut produire suffisamment pour sa consommation.

Que lui faut-il de blé, annuellement, pour assurer sa subsistance sans faire appel à l'étranger, environ 100 millions de quintaux. En 1924, elle en a produit 78; il lui en manque 20 environ, c'est-à-dire le quart de sa production. Elle produit 13 quintaux à l'hectare, il suffirait qu'elle en produisît 16. Est-ce possible ? Oui, en employant des engrais.

L'Allemagne, loin de réunir des conditions géographiques et climatiques aussi favorables que la France, et qui, en particulier, possède un sol beaucoup moins riche que le nôtre, produisait avant-guerre, toutes proportions gardées, beaucoup plus que nous. Grâce aux engrais, fournis par l'importation de phosphates (1.100.000 tonnes), et surtout par les scories de déphosphorisation (plus de 2 millions de tonnes) provenant de ses fonderies de fer, elle produisait 24 quintaux de blé à l'hectare et 160 quintaux de pommes de terre, alors que cette dernière production atteignait chez nous à peine 90.

Notre pays, pour se suffire à lui-même, et nous avons vu combien c'est nécessaire, doit augmenter considérablement sa consommation d'engrais. Mais cela ne sera possible que du jour où il sera très bon marché.

---

### CHAPITRE III

#### Le phosphate de chaux, richesse du sous-sol algérien.

---

Des engrais à bon marché!

A cette époque, où l'on se perd dans le vertige de la hausse générale des prix, réclamer que les engrais soient à bon marché peut paraître une folie. On pourrait accuser celui qui avance une telle proposition de méconnaître les lois économiques.

Nous savons que la hausse d'un produit a pour répercussion inévitable la hausse de tous les autres, et qu'il n'est pas un élément de la vie économique qui soit isolé et indépendant.

Il s'agit de s'entendre sur ces mots : bon marché.

Le prix des choses dépend de la quantité de monnaie employée pour les échanges et nous savons très bien que tant qu'il y aura abondance de monnaie les prix seront élevés.

Quand nous parlons de bon marché, il ne s'agit pas du chiffre, du nombre absolu de francs nécessaires à l'achat d'une certaine quantité d'engrais. Suivant les circonstances, 10 francs peut être cher et 20 francs bon marché. D'autre part, ce chiffre absolu pourrait s'abaisser considérablement, que les engrais seraient encore

trop chers si les prix de toutes choses suivent la même courbe.

Quand nous parlons de bon marché, il s'agit d'une comparaison entre le prix de cette matière et celui d'une autre à laquelle elle est indispensable.

La cherté des engrais ne provient donc pas de la hausse générale des prix, mais de leur valeur trop élevée en comparaison du prix des produits agricoles.

Dans ces conditions, le prix des engrais peut être abaissé indépendamment de la valeur de la monnaie, il suffit, en effet, que les engrais soient abondants.

La question de l'abondance des engrais, si importante au point de vue de l'avenir d'un pays, ne devrait plus se poser à nous Français.

« Notre pays est, en effet, le seul qui possède les trois éléments de la fertilité, régulateurs en quelque sorte de la production agricole. » (1).

Ces trois éléments sont les engrais azotés, potassiques et phosphatés.

A vrai dire, les engrais azotés nous font défaut et nous restons encore tributaires du Chili pour les azotates de soude. Toutefois, les procédés de synthèse nous permettent d'espérer une production intéressante qui nous dispensera de faire appel à l'importation étrangère. On aurait d'ailleurs trouvé, paraît-il, en Allemagne, le moyen de les extraire de l'air.

Mais nous sommes abondamment pourvus des deux autres éléments.

---

(1) Rapport au Ministre de l'Agriculture sur le mouvement des engrais en France et sur les mesures propres à développer ce mouvement.

Depuis le retour à la mère patrie des provinces autrefois perdues, nos gisements de sels potassiques d'Alsace suffiraient à alimenter le monde entier.

Enfin, aucun pays d'Europe ne possède de gisements de phosphates, et ceux qui nous appartiennent dans l'Afrique du Nord approvisionnent tout l'ancien Continent. Ils sont répartis dans nos trois possessions : l'Algérie, le Maroc et la Tunisie.

Dans un petit ouvrage très bien écrit et parfaitement documenté : *Le problème économique et l'aide algérienne* (2), l'auteur a brossé un tableau exact des richesses algériennes. Il n'a malheureusement pu donner à « l'aide minière » tout le développement que l'on aurait désiré.

Tout en reconnaissant que « l'Algérie restera longtemps encore un pays essentiellement agricole », il dresse un inventaire de son sous-sol. Ce sont des minerais de fer et de plomb, le zinc, le cuivre, les marbres, le sel, et surtout les phosphates de chaux.

Voici ce que dit de ces derniers un de nos maîtres (3) : « Les phosphates sont, avec les minerais de fer, la grande richesse du sous-sol algérien et, pour mieux dire, du sous-sol de l'Afrique du Nord. Leur découverte est récente : l'ingénieur des mines Tissot l'avait simplement entrevue; M. Philippe Thomas, vétérinaire de l'armée, signala le premier l'existence d'une zone phosphatée près de Boghari, et cela dès 1873; plus tard, en 1885, il rele-

---

(2) Paul Penciolelli, *Encyclopédie parlementaire*, 47 et 49, quai des Grands-Augustins.

(3) M. V. Demontès, chargé de cours au Collège de France, *L'Algérie économique. Office du gouvernement général de l'Algérie*, 1922.

vait des couches considérables dans le département de Constantine et en Tunisie. Depuis lors, la campagne de prospection a démontré la richesse de toute l'Afrique du Nord en ce minéral très recherché. La Tunisie en possède des bancs d'une épaisseur considérable dans la région de Gafsa et en général dans le Sud et l'Ouest. Le Maroc en a aussi d'abondants dans la région d'El Boroudj. Quant à l'Algérie, elle est traversée par deux bandes phosphatées de l'Ouest à l'Est. L'une, située au Nord, coupe la colonie par Souk-Ahras, Sétif, Bordj bou Arreridj, et suit le pied de la chaîne médiane; l'autre, rejetée au Sud, comprend les environs de Tebessa, Djebel-Onk.

» L'industrie des phosphates promet de devenir une des sources les plus actives de la prospérité de l'Algérie, non seulement par les exportations auxquelles elle donnera lieu, mais aussi par les engrais qu'elle fournira à l'agriculture algérienne.

» La France peut prétendre à tenir la première place sur les marchés mondiaux des fers et des phosphates; il suffit qu'elle ait une politique ferme et habile. A elles seules, ces deux industries contribueraient pour une large part à son relèvement rapide et à l'enrichissement de son empire nord-africain. »

Les phosphates sont surtout accumulés dans la partie sud-est du département de Constantine, le long de la frontière algéro-tunisienne.

Quatre compagnies assurent actuellement leur extraction, et, bien que tous les gisements connus ne soient pas exploités, la production a déjà atteint des chiffres très intéressants :

|               |         |         |
|---------------|---------|---------|
| En 1913 ..... | 370.934 | tonnes. |
| 1916 .....    | 855.712 | —       |
| 1918 .....    | 271.162 | —       |
| 1920 .....    | 456.169 | —       |
| 1921 .....    | 396.300 | —       |
| 1922 .....    | 483.803 | —       |
| 1923 .....    | 600.000 | —       |
| 1924 .....    | 800.000 | —       |

Les chiffres de 1923 et 1924 sont approximatifs.

L'agriculture algérienne n'absorbe qu'une partie des phosphates extraits, le reste est expédié hors d'Algérie.

En 1924, les exportations se sont élevées à 372.620 tonnes, représentant une valeur de 25 millions de francs; voici quels étaient les acheteurs :

|                  |        |         |
|------------------|--------|---------|
| France .....     | 96.370 | tonnes. |
| Espagne .....    | 87.278 | —       |
| Angleterre ..... | 59.839 | —       |
| Italie .....     | 30.415 | —       |
| Allemagne .....  | 45.107 | —       |
| Pays-Bas .....   | 17.410 | —       |
| Belgique .....   | 13.100 | —       |

En 1922, les exportations s'élevaient déjà à 523.997 tonnes (4).

Malheureusement, la nature, si prodigue à certains égards, a refusé à l'Algérie les combustibles nécessaires au traitement sur place des minerais. L'existence de mines de charbons très pauvres en quantité et en qualité ne permettront jamais à l'Algérie de devenir un pays industriel. L'eau y fait défaut, surtout au fur et à mesure que l'on s'avance dans le Sud, précisément où l'on trouve les mines les plus riches. Enfin, le secours de la force

---

(4) *Statistique générale de l'Algérie.*

électrique ne peut être envisagé avant de longues années.

L'Algérie doit donc se borner à exploiter ses mines et à être le fournisseur en matières premières des pays industriels.

Mais nous sommes riches en ces matières premières, en phosphates surtout, car il convient d'ajouter à la production algérienne celle de la Tunisie, qui a extrait 2.400.000 tonnes en 1924, et celle du Maroc, encore à son début, avec 430.000.

La production de l'Algérie est encourageante et sera aisément quadruplée quand le gisement du Djebel-Onk sera mis en exploitation. C'est un million et demi de tonnes annuelles que les moins optimistes espèrent tirer de ce gisement.

L'agriculture française est donc assurée de trouver en abondance ses phosphates. Il suffit de le vouloir.

---

## CHAPITRE IV

### La surproduction n'est pas à craindre.

---

#### § I. — LA CONFÉRENCE DES PHOSPHATES.

Le merveilleux gisement de Djebel-Onk n'est pas encore exploité, le million et demi de tonnes qu'il peut fournir annuellement n'a pas encore été jeté sur le marché, que déjà des voix, qui ne sont peut-être pas toutes désintéressées, se sont élevées pour exprimer la crainte d'une surproduction.

« Au cours de récentes discussions parlementaires fut envisagée la possibilité d'un conflit qui pourrait surgir entre les consommateurs et les producteurs », nous dit un auteur partisan de la limitation de la production (1). Il n'y a aucune conclusion à en tirer, sinon que c'est la simple constatation de la lutte économique de toujours. Les premiers désirent l'abaissement des prix, les seconds, au contraire, la hausse. Mais les sociétés exploitantes, qui redoutent la concurrence et l'avilissement des prix qui la suit naturellement, tendent à limiter leur production et à empêcher la mise en exploitation de nouveaux

---

(1) *Le Temps*, 13 mars 1923.

gisements. Elles ont accrédité « la crainte de surproduction » et ont fait tous leurs efforts pour y faire croire. Les mesures qui suivraient cette croyance, si elle triomphait, serviraient au mieux leurs intérêts.

Elles ont même réussi à saisir les pouvoirs publics. Une conférence s'est tenue, les 1<sup>er</sup> et 3 mars 1921, au Ministère des Travaux publics « en vue d'arrêter les principes qui doivent guider la politique phosphatière du gouvernement de l'Afrique du Nord »; les représentants des trois pays intéressés exposèrent alors les productions futures probables de leurs pays respectifs.

On estimait qu'en 1925 la Tunisie fournirait 4 millions de tonnes, l'Algérie plus de 1.200.000, sans compter l'exploitation du Dejbél-Onk et du Maadid, qui pourraient fournir, l'un 1 million et demi, l'autre un demi-million de tonnes.

Le représentant du Maroc disait qu'à cette même époque la production marocaine ne comporterait aucune limite d'ordre technique et pourrait fournir autant de phosphates que le monde en absorberait.

En résumé, on estimait que la production nord-africaine s'élèverait en 1925 à 5 millions et demi de tonnes, à laquelle il faudrait ajouter la production marocaine illimitée et l'importation américaine estimée à plus de 1.500.000 tonnes. On disposerait alors de plus de 7 millions de tonnes en dehors des craies phosphatées et des scories de déphosphorisation, dont la production actuelle de 1.500.000 tonnes est susceptible de s'accroître, puisqu'en 1913 elle atteignait 4 millions.

Quant à la consommation, elle était estimée à 8 ou 9

millions de tonnes suivant les uns, à peine à 7 millions suivant les autres. Il suffit alors, disait-on, de comparer les chiffres de la consommation et ceux de la production pour se rendre compte qu'en 1925 il y aura surproduction.

Le représentant de la Tunisie déclare d'ailleurs que la Régence a déjà pris ses précautions et s'est abstenue, ces derniers temps, de mettre en adjudication de nouveaux gisements dont l'exploitation entrerait en plein développement entre 1925 et 1930. Il pose alors la question de savoir si les pays de l'Afrique du Nord vont pouvoir, sans danger, étendre indéfiniment leur production.

La commission, fortement impressionnée par des chiffres fantaisistes, trop forts en ce qui concerne la production et trop faibles en ce qui concerne la consommation, arrête les conclusions suivantes :

1° La production phosphatière de l'Afrique du Nord pourra être assez facilement absorbée jusqu'en 1925, date où le Maroc, grâce à la mise en service de la voie normale, pourra développer très rapidement sa production. Une crise de surproduction se produira entre 1925 et 1930 s'il n'y est pas paré;

2° Il paraît peu recommandable de préparer l'exploitation de gisements nouveaux algériens ou tunisiens dont les produits interviendront sur le marché précisément à l'époque où la crise de surproduction est à craindre, qui en aggraverait les effets et provoqueraient dans l'avenir une lutte économique dont la crainte a motivé la réunion de la conférence.

La conférence donne donc une solution précise au pro-

blème : elle affirme qu'il y aura surproduction. Naturellement, elle propose des mesures pour y parer : n'exploitons pas de nouveaux gisements.

Cette conférence trouve des échos :

L'assemblée des colons du 8 juin 1921 émet le vœu qu'il soit constitué une commission spéciale chargée d'établir :

1° La possibilité et l'opportunité d'une entente entre l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, sur la limitation de la production phosphatière de l'Afrique du Nord et l'établissement de tarifs communs;

2° Les modalités de cet accord éventuel sur l'égalité constante de production contrôlée des trois pays, soit un tiers de la consommation européenne à produire par chacun d'eux, avec prévision d'une aide réciproque effective au cas de nécessité de soutenir en commun une lutte de prix avec une production étrangère imprévue.

Et l'on apporta pour justifier ces mesures, où perce l'égoïsme, les mêmes chiffres que ceux fournis à la conférence.

## § II. — SURPRODUCTION ET SOUS-PRODUCTION.

Evidemment, si la surproduction a de sérieuses chances de se produire, il vaut mieux surseoir à l'ouverture de nouvelles mines.

Le procès de la surproduction n'est plus à faire. Nous avons déjà assisté à des crises et nous savons le cortège de misères et de troubles qu'elles entraînent à leur suite.

Il n'y a aucun intérêt à surproduire, ni pour le producteur, cela se conçoit, ni pour le consommateur, qui paraît cependant devoir en être le bénéficiaire.

La surproduction entraîne, pour un temps, l'avilissement des prix : le consommateur en profite. Mais ce temps est très court : bientôt, les exploitations dont le prix de revient est le plus élevé ne peuvent soutenir la concurrence et disparaissent nécessairement. Elle entraîne la ruine des exploitants les moins favorisés et la ruine de ceux qui ont prêté leurs capitaux. Et cette crise financière est compliquée d'une crise sociale, car les employés et ouvriers se voient privés de leur salaire et tombent dans la misère. Lorsque le chômage est au comble, les prix remontent, car la concurrence disparaît. Un monopole de fait s'établit au profit d'un groupe restreint de producteurs qui organisent un trust.

Le bénéfice a été momentané pour les consommateurs qui doivent, par la suite, passer par la volonté toujours exigeante d'un syndicat de producteurs sans concurrence.

Et si l'Etat vient au secours, soit des exploitations, soit des chômeurs, et il y est fatalement contraint pour assurer la tranquillité du pays, il altère sa propre situation financière. La ruine des exploitants, la misère des travailleurs, affectent également la situation générale du pays.

Quoi que l'on fasse, on ne peut raisonnablement et utilement exploiter que les quantités susceptibles d'être consommées.

La surproduction est donc dangereuse et doit être soigneusement évitée.

Mais, en fuyant cet excès, il ne faudrait pas tomber dans l'excès contraire, tout aussi néfaste, et raréfier volontairement et sans raison les produits indispensables.

Si cette raréfaction était systématique et voulue, elle occasionnerait une augmentation des prix au profit de quelques privilégiés et, conséquence plus grave, elle priverait l'agriculture nationale des éléments fertilisants qui lui sont indispensables et le consommateur des avantages d'une production suffisante qui lui permet de payer des prix moins élevés.

C'est dans cet esprit que l'assemblée plénière des délégations financières algériennes vote, le 17 mai 1921, à l'unanimité, une proposition contre toute mesure qui tendrait à retarder les exploitations projetées de nouveaux gisements en Algérie et à limiter la production phosphatière.

Les délégations, affirmant leur volonté d'assurer par tous les moyens en leur pouvoir le développement des richesses minières algériennes, protestent contre toute politique qui serait organisée, sans qu'elles soient consultées, pour réduire la production de ses mines et maintenir ainsi des prix élevés. Elles demandent à M. le Gouverneur général d'intervenir d'urgence pour obtenir du gouvernement qu'aucune mesure susceptible de retarder les exploitations projetées du Djebel-Onk et des Maadid, ou de réduire la production des exploitations en cours, telle que la limitation de la production algérienne et la création de taxes spéciales à la sortie, ne soit prise sans qu'au préalable les Assemblées algériennes aient été appelées à se prononcer sur l'opportunité de ces mesures.

Si le danger de surproduction n'est pas à craindre, aucune raison ne peut légitimer la sous-production.

Y a-t-il vraiment danger de surproduire en ce qui concerne les phosphates?

Voici ce qui se passait en 1920, quatre mois à peine avant que la conférence ne décrétât la crise de surproduction. A cette époque, la production était manifestement insuffisante.

Le 9 novembre 1920, le Président du Conseil écrivait à l'ambassadeur d'Italie :

« Le gouvernement français est désireux d'assurer dans la plus large mesure possible, *et malgré l'insuffisance de la production*, le ravitaillement de l'Italie en phosphates.

» Je sais, d'autre part, que le gouvernement italien désire, de son côté, concourir, dans un esprit analogue, à l'augmentation de cette production.

» J'ai l'honneur, dans ces conditions, de proposer à Votre Excellence les dispositions suivantes qui me paraissent de nature à donner satisfaction au gouvernement italien :

» 1° Au cas où les disponibilités des mines d'Algérie et de Tunisie ne dépasseraient pas 2 millions de tonnes, l'Italie recevra pour 1921 *un contingent* de 325.000 tonnes de phosphates... »

Trois mois avant la conférence, le Président du Conseil écrivait au Ministre de l'Agriculture, 18 novembre 1920 :

« Il a paru que c'était l'Angleterre qui devait supporter la diminution de 50.000 tonnes à opérer sur l'ensemble des contingents; sa part descendrait donc de 225.000 tonnes à 175.000... »

En effet, par décision du Ministre de l'Agriculture en date du 23 décembre 1920, l'Angleterre ne reçut en 1921 que 175.000 tonnes ainsi réparties entre les exploitants :

50.000 de Gafsa;  
50.000 des Phosphates tunisiens;  
45.000 du Dyr;  
50.000 des Phosphates de Constantine;  
10.000 de la Compagnie Centrale.

D'autre part, le 7 mai 1920, M. Lanternois, inspecteur général des Mines, écrivait dans son rapport, concluant à la nécessité de développer la production phosphatière :  
« Dans les circonstances actuelles, le développement de la production des phosphates algériens et tunisiens offre un intérêt capital. En 1919, l'exportation a atteint environ 1.500.000 tonnes; *il y a lieu de craindre qu'elle s'élève à peine à 2 millions en 1920.* Comme le produit des hauts fourneaux alimentés en minerais phosphoreux est également très diminué, on se rend compte que le déficit total, en scories phosphatées aussi bien qu'en superphosphates, de l'année 1920 comparée à l'année 1913, ne sera vraisemblablement pas éloigné de 6 à 7 millions de tonnes. Cela correspond à une diminution de production agricole... »

Ainsi la conférence concluait à une surproduction future au moment même où les éléments de calcul accusaient une sous-production redoutable.

Où est donc la vérité?

Des chiffres évidemment impressionnants furent fournis à la conférence. Mais c'étaient des chiffres prévisionnels dont l'exactitude était fort contestable.

M. Abel, alors gouverneur général de l'Algérie, l'avait bien compris. Il répondait à la conférence : « Je tiens à faire observer que la crainte de surproduction repose

seulement sur une prévision qui, comme telle, est discutable, et qu'on pourrait appliquer à beaucoup d'autres matières, notamment aux minerais de fer, sans en tirer cette conséquence qu'il faudra laisser inexploitées, pendant longtemps encore, les sources de production. »

L'avenir a démontré que ces chiffres étaient faux. On prévoyait en 1921, tant à la Conférence qu'à l'assemblée des colons, que, quatre ans après, la Tunisie fournirait 4 millions de tonnes et l'Algérie 1.200.000.

Or, nous sommes loin de ces chiffres.

Avec l'expérience acquise et ses exploitations perfectionnées, la Tunisie a extrait 2.400.000 tonnes en 1924 et en produira tout au plus 2.500.000 en 1925 (2). L'Algérie, dont la production est irrégulière, produit en moyenne la moitié de l'évaluation, c'est-à-dire 600.000 tonnes.

### § 3. — STATISTIQUES ET COMPARAISONS.

Recherchons la vérité dans les chiffres absolus et exacts du passé : ceux des statistiques.

Comparons ceux de 1913, époque normale, et ceux de 1923, époque troublée par les circonstances.

---

(2) Rapport sur la situation de la Tunisie en 1923 (Ministère des Affaires étrangères).

**Production en 1913.**

|                               |              |                         |                   |
|-------------------------------|--------------|-------------------------|-------------------|
| France.....                   | 183 470 T.   | } Production française. | 2.635.463 Tonnes. |
| Algérie....                   | 461.331 T.   |                         |                   |
| Tunisie.....                  | 1.990 662 T. |                         |                   |
| États Unis.....               |              |                         | 3.117.970 Tonnes. |
| Europe (moins la France)..... |              |                         | 228 361 —         |
| Océanie.....                  |              |                         | 418.857 —         |
| Asie.....                     |              |                         | 238.349 —         |
| Divers.....                   |              |                         | 101.266 —         |
| Total.....                    |              |                         | 6.740.266 —       |

**Consommation en 1913.**

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Europe .....       | 4.355.945 Tonnes. |
| Afrique .....      | 31.017 —          |
| Amérique .....     | 1.778.471 —       |
| Asie, Océanie..... | 874.833 —         |
| <hr/>              |                   |
|                    | 6.740.266 —       |

La consommation absorbe la production.

**Production en 1923.**

|                                        |                   |
|----------------------------------------|-------------------|
| Production française (avec le Maroc).. | 3.145.000 Tonnes. |
| Etats-Unis .....                       | 1.965.000 —       |
| Océanie .....                          | 444.000 —         |
| Autres pays .....                      | 316.000 —         |
| <hr/>                                  |                   |
| Total .....                            | 5.870.000 —       |

**Consommation en 1923.**

|                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| Europe .....        | 3.912.374 Tonnes. |
| Afrique .....       | 82.726 —          |
| Amérique .....      | 1.376.065 —       |
| Asie, Océanie ..... | 499.727 —         |
| <hr/>               |                   |
| Total .....         | 5.870.892 —       |

En 1923, la consommation absorbe encore la production. Cette dernière se manifeste même légèrement insuffisante.

A ces deux époques si différentes, la consommation absorbe la production. Il nous apparaît difficile de conclure à une surproduction possible. Tout au contraire, il semble que c'est la production qui commande la consommation.

Jetons un coup d'œil sur la consommation des phosphates depuis 1886.

|            |                 |
|------------|-----------------|
| 1886 ..... | 850.000 Tonnes. |
| 1889 ..... | 1.375.000 —     |
| 1898 ..... | 2.400.000 —     |
| 1903 ..... | 3.200.000 —     |
| 1908 ..... | 5.200.000 —     |
| 1913 ..... | 6.740.000 —     |

En moins de trente ans, elle a presque décuplé.

Si en 1903, par exemple, où l'on a consommé 3.200.000 tonnes, on avait parlé d'une production de 6.740.000 tonnes pour 1913, on aurait conclu à la surproduction, et cependant le marché l'a absorbée. Sa capacité d'absorption, très élastique, n'a cessé de s'accroître.

Plus il y a de phosphates, plus on en consomme.

Avant-guerre, la consommation croissait en moyenne de 400.000 tonnes par an. On peut donc évaluer, compte tenu des répercussions économiques de la guerre, que le marché pourrait actuellement consommer plus de 8 millions de tonnes de phosphates si la production pouvait les lui fournir, d'autant plus que les nécessités de la vie moderne orientent l'agriculture vers l'amélioration constante de ses procédés.

Le monde consomme moins de phosphates qu'avant-guerre, c'est évidemment un phénomène anormal qui cessera dès que la paix, définitive et certaine, rétablira la situation économique internationale.

Déjà, la production mondiale des superphosphates (9 millions de tonnes en 1923) tend à se rapprocher de la production de 1913 (plus de 12 millions), après s'être infléchie considérablement pendant les années critiques (6 à 7 millions).

Bien qu'elle ne soit pas le pays où l'on consomme le plus d'engrais à l'hectare, la France a consommé, en 1920, un peu plus d'un million de tonnes de phosphates (3), et son importation était de 881.000.

Déjà en 1922, en plus de ses craies phosphatées et des scories qu'elle a produites, ses importations s'élèvent à 1.163.800 tonnes.

En France, la consommation est donc en progression. Elle s'accroîtra d'autant plus que ses besoins en produits agricoles s'accroîtront eux-mêmes.

Mais il n'y a pas que les phosphates naturels qui constituent des engrais phosphatés.

La conférence dont il fut question plus haut vit un concurrent sérieux aux phosphates naturels dans la production des scories de déphosphorisation (4).

---

(3) La production française des phosphates naturels a été en 1920 de 125.000 tonnes; les importations s'étant élevées à 881.000 tonnes et les exportations à 3.000, la consommation de l'année ressort à un peu plus d'un million de tonnes (Cf. *Statistique de l'industrie minière en France et en Algérie pour l'année 1920*, p. 50).

(4) Résidus du traitement des minerais de fer phosphoreux.

En 1913, la production européenne était de près de 4 millions de tonnes dont 2.029.000 pour l'Allemagne et 617.300 pour la France. Mais depuis la guerre, par suite de la destruction des aciéries de la Meurthe-et-Moselle, la production annuelle oscille aux environs de 2 millions de tonnes (5) et il est peu probable que la production de 1913 soit atteinte à nouveau avant de longues années. Leur rapport, si intéressant soit-il, ne pèsera pas sur le marché des engrais même après la restauration complète de nos industries de l'Est, puisqu'il est à remarquer qu'avant-guerre, le monde consommait 4 millions de scories en plus des 6 millions de phosphate.

D'autre part, « les terres qui exigent des scories phosphatées ne peuvent généralement pas s'accommoder des superphosphates et inversement; la question des scories peut donc être laissée de côté, ces produits n'entrant pas en concurrence avec les phosphates » (6).

La crise de surproduction prévue entre 1925 et 1930 ne se produira pas; non seulement les chiffres de production prévus il y a quatre ans n'ont pas été atteints, mais ils sont encore cette année très au-dessous de ceux de 1913.

#### § 4. — LA PRODUCTION MAROCAINE.

Mais ne menace-t-elle pas de se produire plus tard ? La déclaration du représentant du Maroc à la conférence semble le laisser prévoir.

---

(5) En 1923, la France produit 585.000 tonnes; l'Allemagne, 480.000 tonnes; les autres pays, 892.000 tonnes.

(6). Conférence des phosphates, 1<sup>er</sup> et 3 mars 1921.

Un nouveau concurrent, qui est encore la France d'ailleurs, voit sa prospérité se développer rapidement.

Le Maroc a produit :

|               |                             |   |
|---------------|-----------------------------|---|
| En 1921 ..... | 8.232 tonnes de phosphates. |   |
| En 1922 ..... | 80.540                      | — |
| En 1923 ..... | 190.860                     | — |
| En 1924 ..... | 430.000                     | — |

L'accroissement de la production marocaine s'accélère. « L'exploitation marocaine se développe avec une rapidité impressionnante. Le gisement actuellement exploité dans la région d'El Boroudj, au sud-est de Casablanca, s'étend sur 1.500 kilomètres carrés; le tonnage exploitable est évalué à un milliard de tonnes; le minerai a une teneur de 66 à 82 p. 100. Un chemin de fer à voie normale en assure depuis quelques mois l'évacuation rapide sur le port de Casablanca; la construction d'une jetée et un outillage moderne permettent le chargement des navires à raison de 350 tonnes à l'heure; enfin l'aménagement de la mine, la puissance et le perfectionnement du matériel font prévoir, pour un avenir prochain, une exploitation de grande envergure. Cette perspective a suscité en Algérie et en Tunisie des inquiétudes, d'autant plus que l'Office chérifien des phosphates opère avec un capital fourni par le budget marocain.

Le dernier rapport du Conseil de la Société des phosphates de Constantine s'exprime ainsi :

« Alors qu'en Algérie, il a fallu vingt-huit ans pour passer d'une extraction de 50.000 tonnes à 500.000 tonnes, le Maroc, lui, se proposerait d'exporter brutale-

ment 4 millions de tonnes, soit plus que la consommation européenne de ces dernières années.

» Quelle place restera-t-il sur le marché européen pour les phosphates algériens et tunisiens, évincés par une industrie d'Etat créée à l'aide de capitaux fournis par les contribuables métropolitains ou coloniaux et qu'aucun souci de prix de revient, ni de capital de premier établissement ne viendra contenir ou aviser ? » (7).

Ces craintes sont manifestement exagérées.

Bien que sa production soit plus rapide que celle de l'Algérie, en raison de l'époque où elle commence et qui met à sa disposition l'expérience acquise et un outillage perfectionné, le Maroc, ne pourra jeter sur le marché que 2 millions de tonnes dans cinq ou six ans, en raison des aménagements à effectuer sur les lieux mêmes d'exploitation.

D'autre part, il en consommera une bonne partie. Déjà, pour alimenter l'agriculture marocaine, on a édifié une usine de superphosphates qui produit d'abord 20, puis 30 et produira 50 mille tonnes. On en construira d'autres. Les pays neufs réclament des quantités considérables d'engrais et l'on sait que le Maroc, où malgré des crises plus ou moins violentes de fanatisme religieux et d'affranchissement national, la civilisation européenne pénètre chaque jour davantage, offre à l'agriculture des étendues considérables.

Le surplus de sa production sera exporté vers le Nouveau-Monde qui, s'appauvrissant, en aura besoin plus tard. Le Maroc le pourvoira (l'Amérique du Sud sur-

---

(7) *Le Temps*, supplément économique, 15 mars 1923.

tout), alors que l'Ancien Continent, et en particulier le bassin méditerranéen, sera desservi par l'Algérie et par la Tunisie (8).

Enfin, le Maroc commence, contrairement à l'Algérie, à exploiter les gisements les plus importants (ce qui explique la rapidité de la progression) et les plus riches en teneur. Sa production diminuera le jour où il s'attaquera à des gisements moins riches et moins étendus. Le maréchal Lyautey écrivait en 1924 : « Il est sans intérêt pour le Maroc d'ouvrir les gisements du Sud, le gisement de Kourigha étant de beaucoup le plus riche et le plus facile à exploiter. Rien ne saurait justifier les dépenses nouvelles considérables que nécessiterait l'extraction à plus de frais de gisements de moindre valeur. »

Il apparaît donc, contrairement aux affirmations de ceux qui croient à la surproduction, que le Maroc, quoique puissamment riche, ne pourrait fournir des quantités illimitées de phosphates, et satisfaire à lui seul à tous les besoins du monde entier.

Ces besoins seront de plus en plus grands.

#### § 5. — LES BESOINS DE L'AGRICULTURE MONDIALE.

La vieille Europe augmentera considérablement sa consommation.

Seuls quelques pays consommaient plus en 1923 qu'en 1913 (9) :

---

(8) C'est d'ailleurs l'opinion même de l'Office chérifien des Phosphates et de M. Piétri.

(9) Les chiffres ont été arrondis à quelque cent tonnes près.

La France, qui de 1.100.000 tonnes est passée à 1.440.000;

L'Espagne, de 258.000 à 345.000;

et l'Italie, de 529.000 à 674.000.

Les autres consommaient beaucoup moins :

L'Angleterre, de 470.000 tonnes en 1913, est tombée à 324.000 en 1923;

La Belgique, de 277.000 à 255.000;

Le Portugal, de 56.000 à 34.000;

La Suisse, de 18.000 à 12.000;

La Suède et la Norvège, de 165.000 à 76.000;

L'Autriche et la Hongrie, de 162.000 à 28.000;

La Roumanie, la Grèce et la Turquie, de 18.000 à 5.000;

L'Allemagne, de 1.025.000 en 1913, s'est affaïssée à 260.300.

Lorsqu'elle aura recouvré son équilibre économique, elle cherchera à intensifier le rendement de ses récoltes par l'emploi des phosphates qui lui manquent et qui sont le complément indispensable des engrais azotés qu'elle possède en partie par ses industries chimiques. Elle consommera certes plus de 1 million de tonnes de phosphates, d'autant plus qu'elle sera privée, par la perte de l'Alsace et de la Lorraine, et de ses potasses, et de ses scories de déphosphorisation.

La Russie, enfin, malgré ses étendues considérables, ne consommait en 1913 qu'une quantité ridicule de phosphates, 88.000 tonnes, c'est-à-dire à peine la moitié de ce que consommait la Hollande. Aujourd'hui, les renseignements nous font défaut, mais il semble bien

qu'elle n'en consomme plus du tout. Sa capacité sera énorme lorsque les relations économiques seront reprises avec les autres nations, éventualité qui se produira certainement avant que tous les gisements de phosphates soient exploités.

Le phénomène de reprise se fait déjà sentir.

Le Danemark, qui consommait 22.800 tonnes en 1921, en consommait 110.500, c'est-à-dire cinq fois plus, en 1923.

Dans la même période de deux ans, la Pologne et la Tchécoslovaquie sont passées de 69.700 à 143.300; l'Autriche-Hongrie, de 7.800 à 28.300; la Belgique, de 192.600 à 255.000; la Suisse, de 8.000 à 12.000.

Peut-on prévoir où s'arrêteront leurs demandes ?

La Belgique et l'Italie ont, en 1920, passé d'importants contrats d'achat et la dernière n'a pu obtenir que 250.000 tonnes, alors qu'elle en demandait 500.000.

L'Afrique, qui consommait 31.000 tonnes en 1913, en a consommé 82.700 en 1923 et la colonisation est loin d'y être achevée.

Nous avons vu que l'Amérique consommait avant-guerre près de 2 millions de tonnes de phosphates.

Elle avait, il est vrai, un gisement assez riche dans la Floride qui lui permettait d'en exporter 1.400.000 tonnes. Les Etats-Unis étaient un concurrent sérieux de l'Afrique du Nord. Mais depuis cette époque, les surfaces cultivées dans l'Amérique du Nord, en particulier au Canada, ont considérablement augmenté. Les besoins américains se sont accrus, alors que les ressources offertes par les gisements de la Floride sont très

limitées, 250 millions de tonnes, et s'épuisent. Les Etats-Unis, qui exportaient jusqu'en 1913 1 million 1/2 de tonnes par an, en ont demandé 170.000 à la France en 1920. Ils prévoyaient déjà cette situation et réservaient, pour l'avenir, leurs phosphates pour leur propre consommation. Les actes de concessions postérieures à 1913 portent l'interdiction d'exportation. De plus, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1923, les Etats-Unis devaient interdire l'exportation des phosphates de quelque mine qu'ils proviennent. Nous ne savons encore si cette mesure est ou sera appliquée. Que cette interdiction joue ou ne joue pas, l'Amérique, qui faisait concurrence à l'Afrique, devient et deviendra de plus en plus sa cliente.

En dépit des gisements de l'Océanie, le Japon vient chercher des phosphates à Bône et à Sfax.

Non seulement les besoins sont loin d'être satisfaits, mais de nouveaux débouchés s'ouvriront dans le bassin oriental de la Méditerranée, où la concurrence des phosphates de l'Asie Mineure ne paraît guère à craindre, en raison de l'éloignement considérable des gisements de la mer, pas plus que celle de l'Egypte qui ne possède que des couches minces et peu étendues.

Enfin l'Argentine et l'Australie se classent de plus en plus parmi les grands producteurs de blé et seront obligatoirement de gros clients pour l'Afrique du Nord.

Les Anglais et les Italiens ont si bien compris leurs besoins futurs et ils craignent tant de ne pouvoir les satisfaire, qu'ils ont cherché à acquérir des gisements en Algérie et en Tunisie.

Les Italiens ont fait de vaines recherches en Cyré-

naïque. Toutefois, ils ne reculent devant aucun sacrifice et rien ne peut exprimer plus violemment leur déception et leur inquiétude que cet article extrait de la *Chronique de Lybie*, 1923, écrit à propos du retour à Tripoli de la mission d'Alessio qui s'occupait depuis un certain temps de rechercher des phosphates sur le Djebel tripolitain : « Il ressort d'une lettre de M. F.-M. Rossi, à l'*Unione* de Tunis, datée de Tripoli le 27 juin dernier (La vérité sur les phosphates tripolitains, *Unione*, 5 juillet 1923), que les résultats sont loin d'être positifs, comme on l'avait cru tout d'abord. M. Rossi a interviewé à ce sujet M. Khalfallah Nahum, et c'est l'opinion de cet industriel connu qu'il a transmise au quotidien italien de Tunis : Je m'empresse, a écrit M. Rossi, de vous communiquer les renseignements obtenus, pour ramener la nouvelle à ses véritables proportions, pour éviter les conséquences fâcheuses que pourrait causer une exagération en Tunisie, en ce qui a trait surtout aux conventions en vigueur entre le gouvernement italien et le gouvernement français pour l'*exportation d'une quantité de faveur de phosphates tunisiens dans la Péninsule* en échange de la main-d'œuvre italienne, et aussi en ce qui concerne nos ouvriers italiens, actuellement employés dans les mines tunisiennes, qui pourraient facilement se bercer d'illusions et se laisser entraîner à venir ici.

» L'existence de phosphates en Tripolitaine, et en particulier dans les localités du Djebel, m'a dit M. Nahum, a toujours été soupçonnée par moi et par d'autres Italiens. Nous avons la ferme espérance que la terre lybi-

que contient des gisements de minerai dont l'extraction peut être d'une grande utilité économique pour la Lybie. Malheureusement, il n'a pas été possible, jusqu'à ce jour, de faire des sondages systématiques... M. d'Alessio est convaincu depuis des années que les chaînes montagneuses de la Tripolitaine, dont la conformation géologique n'est pas très éloignée de celle de la Tunisie, contiennent des gisements de phosphates; ils ont fait dans ce but une œuvre pénible et de coûteuses explorations.

» Les sondages ont pu trouver différentes roches avec des traces de phosphate de teneurs diverses; jusqu'à ce jour, les échantillons examinés n'offrent pas la teneur qu'il faudrait pour l'exploitation économique. Toutefois, les recherches continuent et continueront et il ne faut pas perdre l'espoir de trouver des gisements étendus dans lesquels la composition des roches permettra de commencer l'extraction. »

Il ajoute : « Les recherches récentes effectuées pour le compte de l'Etat par les techniciens venus à cet effet en Tripolitaine ont donné des résultats identiques; on trouve çà et là des roches avec des traces plus ou moins riches de phosphates, mais malheureusement jusqu'à ce jour la teneur n'est pas assez forte pour permettre l'exploitation industrielle. Que les Italiens de Tunisie n'aient pas des espérances trop roses ! »

Ceci montre tout l'intérêt que les Italiens attachent à la question des phosphates, et leurs efforts pour posséder une mine nationale témoignent de la crainte qu'ils éprouvent que leur consommation ne soit pas assurée.

La surproduction n'est pas à craindre; les besoins

énormes qui s'accroissent sans cesse, l'insistance tenace que mettent des pays éminemment agricoles, soit à réserver leur production de phosphates pour la consommation indigène, soit à rechercher à tout prix une production nationale s'ils en sont dépourvus, la stimulation de la consommation par le bon marché en sont des preuves manifestes.

Enfin, le dernier argument apporté par ceux qui craignent la surproduction est l'insuffisance d'usines de traitement.

Le phosphate naturel est insoluble et ne peut être utilisé directement, après avoir été réduit en poudre extrêmement fine, que dans certains terrains de composition spéciale et d'ailleurs peu nombreux.

L'engrais employé est le superphosphate, c'est-à-dire le phosphate naturel traité par l'acide sulfurique.

On a prétendu que les usines actuelles seraient insuffisantes pour traiter toute la matière première. On en a conclu qu'il y aurait surabondance et qu'il ne fallait pas exploiter de nouveaux gisements. On s'est demandé à quoi servirait d'augmenter la production d'une matière première, inutilisable dans cet état, si les moyens de la transformer font défaut.

La puissance actuelle de nos usines est de 2.500.000 tonnes de superphosphates. En présence de la demande croissante, des usines nouvelles se créeront; le besoin crée l'organe. Et déjà la Compagnie des phosphates de Constantine construit des usines pour le traitement sur place du minerai, et la Compagnie des phosphates tunisiens a acquis les chutes d'eau de la vallée de Gavarnie.

La France peut donc intensifier sa production sans crainte de l'avenir.

Limiter la production serait contraire à ses intérêts et à ceux du monde entier. Ce serait limiter la production agricole de l'étranger; or, l'état économique d'un pays quel qu'il soit influe sur l'état économique de tous les autres. La France n'a nul besoin de rechercher le monopole mondial des phosphates par des mesures exagérées de protectionnisme et par le contingentement de cette matière comme elle l'a pratiqué, obligatoirement d'ailleurs, en 1920.

#### § 6. — LA FRANCE ET LE MONOPOLE DES PHOSPHATES.

La France n'a nul besoin de rechercher le monopole mondial des phosphates : la nature le lui a donné.

Et c'est une raison de plus pour qu'elle en retire tous les avantages. Maîtresse du marché mondial, elle peut et elle doit sauvegarder et même favoriser les intérêts du consommateur Français.

Or, il n'en est pas ainsi : « Le phosphate, bien que l'Afrique du Nord en possède des gisements fabuleux, est rare et cher. C'est le résultat d'un monopole de fait qui régent la France et l'Algérie et favorise l'étranger » (10).

Dans la séance de la Chambre des Députés du 2 décembre 1921 (11), M. Queuille, qui, depuis, fut ministre de

---

(10) *Dépêche Algérienne* (2 juillet 1922).

(11) *Journal officiel*, 3 décembre 1921, *Débats parlementaires*, p. 4.489 et suiv.

l'Agriculture, au cours de la discussion sur le Budget de ce département, a dit, à propos des potasses d'Alsace : « Quelles que soient les idées différentes que nous puissions avoir les uns et les autres sur ce régime, tous nous plaçons à la base des modalités que nous voudrions voir adopter par la Chambre, ce grand principe, que les engrais extraits de notre sol doivent être livrés par priorité, en quantité suffisante et dans des conditions avantageuses à l'agriculture française. » Il demande qu'il en soit de même pour les phosphates algériens, marocains et tunisiens; il ajoute :

« N'est-il pas singulier que nous ayions, dans ce qu'on a appelé la France d'outre-mer ou la France africaine, des gisements non seulement les plus riches du monde, mais capables de satisfaire à tous les besoins de l'Europe et même du monde, et que ces phosphates, qui sont français comme nos potasses d'Alsace, aillent aussi facilement à l'étranger qu'en France. »

Et même plus facilement, car aucune clause des contrats d'amodiation n'empêche les adjudicataires des gisements de livrer les phosphates à l'étranger à des conditions plus avantageuses que celles qui sont faites sur le marché national.

« N'êtes-vous pas frappé, dit-il, par ce fait que la situation de la France, en ce qui concerne ces gisements de l'Afrique du Nord, est exactement la même qu'avait l'Allemagne pour les potasses vers 1909 ou 1910? A ce moment, l'Allemagne avait un monopole, celui des potasses, comme nous avons, nous, le monopole des phosphates. Allons-nous laisser encore extraire du sol, dans

les conditions actuelles, les phosphates si ardemment réclamés par les agriculteurs ? »

Il exprime la surprise qu'ils éprouveraient s'ils constataient que nous n'avons pas su organiser la mise en valeur de nos richesses naturelles, et la « juste colère » que soulèverait chez eux le fait que la concession de ces richesses a été faite de telle façon qu'elle ne favorise pas la production nationale.

Sans protectionnisme exagéré et d'ailleurs dangereux, il faut évidemment favoriser la consommation intérieure. La mesure qui se présente tout d'abord à l'esprit serait d'imposer aux exploitants la livraison par priorité aux consommateurs français avec un prix plus bas qu'aux consommateurs étrangers.

Mais ce n'est pas possible aujourd'hui. Le Maroc est devenu producteur de phosphates et l'Acte d'Algésiras, statut de ce pays, interdit cette mesure. Cet Acte stipule, en effet, la liberté économique au profit des hautes parties contractantes. Si les neutres et les ennemis en sont exclus, les puissances alliées, avec lesquelles il faudrait composer, n'accepteraient jamais de renoncer à ce privilège.

La solution est ailleurs, et c'est M. Morinaud, député de Constantine, qui nous la fournit à la séance du 5 décembre 1921 : « M'adressant à l'agriculture nationale, je lui dis : Pourquoi, avec vos syndicats, vos fédérations de sociétés agricoles, n'essayeriez-vous pas de mettre la main sur les nouveaux gisements, en prenant part à l'adjudication ?

» Si vous parveniez à l'acquérir, vous auriez du phos-

phate à prix coûtant. Et ce prix serait encore diminué par les bénéfices des ventes que vous feriez à l'étranger. »

Puisque la surproduction phosphatière n'est pas à craindre, puisque les phosphates du Djebel-Onk, connus depuis près de vingt ans, présentent un intérêt national et mondial, qu'attend-on pour exploiter ce merveilleux gisement ?

Et, pour favoriser l'agriculture nationale, il faut le mettre à la portée de nos associations agricoles. Nous nous proposons donc de rechercher quel est le moyen d'exploitation le moins onéreux et le plus pratique.

---

DEUXIÈME PARTIE

---

LE GISEMENT DU DJEBEL-ONK



## CHAPITRE PREMIER

### Le Gisement.

---

#### § 1. — DESCRIPTION.

Le gisement du Djebel-Onk est situé dans le département de Constantine, à une centaine de kilomètres au sud de Tebessa, terminus du chemin de fer algérien, et à 345 kilomètres de Bône, un des ports les plus importants de l'Algérie.

Il est situé à l'ouest de la frontière tunisienne, dont il n'est séparé que par une dizaine de kilomètres, et du golfe de Gabès, distant de 200 kilomètres.

Ce gisement s'étend sur une longueur de 10 kilomètres et sur une largeur de 3. De profonds ravins le recoupent tous les 3 ou 400 mètres.

Son épaisseur varie de 40 à 75 mètres sans intercalations de roches étrangères, silex et marnes, qui sont habituellement les voisins fort gênants des phosphates.

Le tonnage reconnu actuellement s'élève à plus d'un milliard de tonnes, ce qui laisse supposer qu'il doit en renfermer au moins le triple. Des recherches déjà entreprises ont permis d'établir la certitude que ce gisement

comprend de nombreuses extensions dans les régions très voisines.

La teneur moyenne des minerais est de 66 p. 100 de phosphate tribasique de chaux, ce qui permet une exploitation rémunératrice (1). On a trouvé des teneurs dépassant 80 p. 100, c'est-à-dire aussi riches que les plus riches teneurs marocaines et plus riches que celles des phosphates américains.

Ce gisement représente donc une richesse considérable qu'il n'est pas exagéré d'appeler merveilleuse.

Il possède, de plus, la rare qualité de pouvoir être exploité en carrière dans sa plus grande partie.

Pas de puits à forer, pas de galeries à creuser. On ne rencontrera aucune difficulté et surtout aucune surprise dans l'exploitation. Pas de couches minces et isolées qui nécessitent des travaux constants de recherches tout en n'apportant que de faibles résultats.

Cette disposition diminue singulièrement les frais d'exploitation et permet d'obtenir un rendement supérieur à un taux moins élevé.

En outre, « la pureté des minerais est remarquable. Ils ne contiennent que des traces de fer ou d'alumine. L'absence de silice en rendra le broyage et les transformations faciles et celle d'eau dispensera de manipulations coûteuses pour le séchage. » (2).

---

(1) V. Demontès : « Mais les terrains phosphatés n'ont pas tous une teneur égale en phosphate de chaux et, par suite, ne sont pas tous exploitables; il faut que les gisements aient de 50 à 60 p. 100 de phosphates. »

(2) *Les phosphates du Djebel-Onk*, par le docteur Louis Carton.

Deux lignes de chemin de fer en sont relativement peu éloignées.

Une ligne algérienne : Bône, Souk-Ahras, Tebessa, cette dernière ville à 100 kilomètres environ, qui permettrait l'évacuation des produits par un port algérien, Bône.

Une ligne tunisienne : Henchir-Souatir à Sousse, qui permettrait l'écoulement des minerais par un port tunisien. La station la plus proche est Sidi-Bou-Baker, à 45 kilomètres environ à l'est du gisement.

Situé dans le territoire des Brarcha-Allouana qui fut sérieusement exploré il y a une vingtaine d'années, le Djebel-Onk fut reconnu en 1907 par deux modestes prospecteurs de mines qui découvrirent simultanément l'un la partie occidentale et l'autre la partie orientale. Ce ne fut que quelque temps après que l'on s'aperçut que ces deux parties constituaient un seul gisement.

## § 2. — LÉGISLATION DES PHOSPHATES.

Lors de la découverte, le classement juridique des terres de cette contrée n'était pas encore effectué. Plus tard, ce territoire devint « terrains domaniaux », par application des opérations du sénatus-consulte du 22 avril 1863, et ce n'est qu'en 1910 que la découverte fut reconnue officiellement et que les droits des inventeurs furent fixés.

Le Djebel-Onk est situé, en terrains domaniaux.

Le décret du 23 mars 1898, réglementation spéciale pour les gisements de phosphates, est plus libéral que la législation sur les mines. Il décide que les gisements de phosphates situés en terrains domaniaux ou commu-

naux sont amodiés, et non par concession, mais par voie d'adjudication publique, sur la base d'une redevance fixe par tonne extraite, à verser au Trésor par l'exploitant.

Si les bénéfices de l'exploitation vont à l'exploitant, comme il est juste puisque c'est lui qui engage des capitaux et court les risques de l'entreprise, néanmoins l'Algérie et les inventeurs sont copropriétaires. Le budget algérien reçoit en effet les neuf dixièmes de la redevance et le ou les inventeurs un dixième.

L'Algérie reçoit sa part en qualité de propriétaire du fonds, cette part durera donc autant que le fonds lui-même. Elle apparaît comme le prix de location du terrain occupé par la mine, avec cette amélioration qu'il n'est pas arbitraire, mais librement consenti par le locataire, et qu'il est proportionnel à la richesse qu'en retire ce dernier.

La rémunération des inventeurs apparaît comme un salaire, une récompense, une dette de reconnaissance. Salaire rétribuant le travail de recherche, récompense des efforts accomplis souvent dans des conditions difficiles, dette de reconnaissance parce qu'ils ont donné au pays une richesse nouvelle qui, sans eux, ne serait pas connue. Présentant ces caractères, la rémunération doit être temporaire. Aussi, les inventeurs ne reçoivent-ils le dixième des redevances que pendant trente ans, et non pendant les trente années qui suivent le jour de la mise en valeur, mais pendant les trente années qui suivent la reconnaissance officielle de leur qualité. Ainsi s'explique leur impatience de voir commencer l'exploitation et les efforts qu'ils font pour l'activer.

Le décret réglementant les phosphates est un monument de bon sens.

Par cette sage mesure, les intérêts des trois parties sont intimement liés, l'Algérie et les inventeurs ont intérêt à ce que l'exploitation commence le plus tôt possible et toutes trois ont intérêt à ce qu'elle soit active. Et ces intérêts particuliers, fait assez rare, sont conformes à l'intérêt général.

### § 3. — LE RÉTARD A L'EXPLOITATION.

Après ce que l'on sait de cette législation spéciale, on pouvait s'attendre à une exploitation immédiate du Djebel-Onk.

On s'étonne, dans ces conditions, que cette magnifique richesse soit encore inexploitée, que plus d'un milliard de tonnes de phosphates dorme depuis plus de quinze ans, alors que l'intérêt bien entendu de l'Algérie et de la France exige son exploitation rapide et active.

Il faut donc chercher ailleurs que dans cette législation, simple et morale, les causes du retard.

Nous verrons par la suite que le retard considérable et néfaste apporté à l'exploitation a pour cause essentielle la question d'évacuation qui, bien qu'intimement liée à la question financière, n'est pourtant pas insoluble.

Mais à côté de cette cause primordiale, sans doute, il en est deux autres qui sont de beaucoup plus agissantes.

D'abord la crainte de surproduction qui, nous l'avons montré, semble avoir reçu une consécration officielle. Elle a dressé les exploitants de gisements existants contre

un nouveau concurrent dont les conditions d'exploitation sont particulièrement favorables. Et ces exploitants ont laissé s'accréditer cette erreur, ils ont aidé à sa propagation, non pas parce qu'ils craignent d'être obligés, un jour, de cesser leur exploitation et, partant, d'être accusés à la faillite (ils savent très bien que la surproduction ne peut pas se produire), mais parce qu'ils veulent conserver le monopole de fait que la politique minière tunisienne a, pendant un certain temps, renforcé en interdisant des exploitations nouvelles, et continuer ainsi à recevoir des bénéfices considérables assurés par une sous-production (3). On pourrait même se demander si, pour satisfaire des intérêts égoïstes, cette idée, qui a ému les pouvoirs publics eux-mêmes, n'a pas été jetée par les exploitants.

Si le Djebel-Onk n'est pas encore exploité, c'est aussi parce que, à la base des interminables discussions entraînées par la question financière d'une part, et d'autre part par le monopole de fait, on trouve des rivalités de personnes et de politiques locales. Il semble, à la lecture du millier d'articles parus depuis cinq ans dans la presse algérienne, que les individus soient partagés en camps qui se livrent une guerre de tous les instants et s'envoient des flèches empoisonnées. Ils se disputent, ils s'injurient

---

(3) « Voilà pourquoi, Messieurs, à l'heure actuelle, nos agriculteurs sont dans l'obligation de payer leurs engrais un prix exagéré. Pendant ce temps, les sociétés détiennent le monopole de ces engrais, réalisent des bénéfices considérables, et leurs actions atteignent des cours élevés. Il n'y a pas lieu de s'en étonner quand on sait que ces sociétés distribuent des dividendes qui atteignent la valeur du capital. »

M. Heuzé, Chambre des députés, 1<sup>re</sup> séance, 6 février 1923.

même... et le milliard de tonnes du Djebel-Onk attend toujours d'être exploité.

Sans vouloir nous mêler à la polémique engagée à ce sujet et sans prendre parti pour les uns ou pour les autres, il nous a paru indispensable, au moment où nous allons traiter une question qui, en dépit de sa vieillesse, surexcite encore les esprits, de souligner cette bataille ardente qui éclaire la question d'un jour douloureux et décevant, et de signaler, sans commentaires, quelques articles pris au hasard, parmi les plus récents, dans la presse algérienne.

C'est une preuve de plus, et cependant elle apparaît comme superflue, que l'intérêt général est souvent délaissé, méconnu, et vaincu par les intérêts égoïstes opposés.

Du *Républicain de Constantine*, 27 décembre 1924 :

« MM. Carton, Mariani, Finaltéri, Grimaldi et Dubuc (ce sont les inventeurs) ont été reçus par la commission des travaux publics de la Chambre. M. Carton a exposé ... et tend à priver nos chemins de fer de l'Etat et notre port d'Etat de Bône de ce bénéfice au grand profit de deux compagnies privées tunisiennes...

» Si MM. Carton et C<sup>ie</sup> n'avaient pas combattu le projet Djebel-Onk-Tebessa en 1921, il eût été voté avant la fin décembre 1921... C'est donc aux intrigues de ces messieurs et à l'appui qu'ils ont trouvé chez M. Persil, que nous devons les retards inouïs qui ont empêché la mise en valeur de ce gisement de phosphates... Le « coup de barre à gauche » est utile aux grands intérêts algériens...

De *L'Echo du Sol* : « Parce que le Djebel-Onk est appelé

à concurrencer les gisements actuellement en exploitation, il importe à des intérêts privés, que cette concurrence pourrait léser, que l'adjudication soit infiniment ajournée. »

A quoi le *Républicain de Constantine* répond le 29 :

« Si Carton et C<sup>ie</sup> n'avaient pas combattu la ligne Djebel-Onk-Tebessa..., le gisement serait exploité... Ce fut un véritable crime contre l'Algérie... et ce crime a été commis par des intérêts privés, ceux de MM. Carton et C<sup>ie</sup>... qui prétendent faussement que Gafsa et le Kouif cherchent à empêcher l'exploitation du Djebel-Onk..., etc. ».

Puis c'est l'*Evolution nord-africaine* qui, le 1<sup>er</sup> janvier 1925, continue : « Enfin, l'affaire est de nouveau à l'ordre du jour, M. Steeg lui-même, bravant les foudres du Kouif, s'en préoccuperait. »

Et ainsi, chaque jour, les invectives recommencent et les violences se succèdent. Nous ne voulons pas nous appesantir sur cette page regrettable, et peut-être douloureuse, du Djebel-Onk.

Cependant, avant de quitter ce sujet peu agréable, nous tenons à faire remarquer qu'il n'aura pas été inutile.

Sans ces explications, sans cet éclaircissement, que de faits dans l'histoire du Djebel-Onk, que de revirements dans les opinions demeurerait obscurs et inexplicables.

Ceux qui s'occupent de cette question sont répartis en trois camps.

D'abord, parmi les partisans de l'exploitation, qui, bien que poursuivant le même but, sont agités par des

intérêts divers et mobiles, deux camps se sont formés qui ne diffèrent que sur le mode d'écoulement des minerais : le premier camp désire le passage par l'Algérie, le deuxième le préconise par la Tunisie.

Le troisième groupe est formé par les partisans du malthusianisme économique qui combattent le principe même de l'exploitation. Pour arriver à leur fin, et jusqu'à présent ils ont réussi, ils se jettent alternativement dans l'un ou l'autre camp suivant les circonstances, prenant toujours le parti de celui qui a le moins de chances de succès.

C'est cette manœuvre qui faisait dire à M. Persil, dans son rapport du 20 décembre 1923 (1) : « Il n'y a partout que contradiction suivant que l'on est partisan de l'une ou de l'autre voie. Les hommes eux-mêmes se déjugent, et après avoir défendu telle solution, passent dans l'autre camp. »

Ici, nous plaçant résolument au-dessus de toutes les polémiques locales, ignorant les politiques de clocher, nous examinerons la question en elle-même, n'ayant en vue que la recherche de la solution pratique qui satisfera l'intérêt national.

---

(1) Rapport fait au nom de la Commission des Travaux publics et des moyens de communication, chargée d'examiner le projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique de la ligne de chemin de fer de Tebessa au Djebel-Onk avec embranchement sur le Bled el Hadba, n° 6.837, annexe au procès-verbal du 20 décembre 1923, M. Persil, rapporteur.

§ 4. — L'ÉVACUATION.

Deux questions dominent toute l'industrie minière.

*Les conditions de la mine.* — La mine modèle est celle qui présente le moins de difficultés pour le meilleur résultat.

Si la couche de minerai est très près du sol, les puits et les galeries sont évités; si elle est épaisse, continue, abondante, les frais d'exploitation sont considérablement réduits; si le minerai est riche en teneur et exempt de matières étrangères, il représente une plus grande valeur sous un même volume et évite les frais considérables qu'entraînent des manipulations nombreuses.

Nous avons montré que le Djebel-Onk présente cette triple qualité : sa valeur ne peut donc être mise en doute.

*Le transport des produits.* — Une mine, une carrière quelconque, si riche soit-elle, est sans intérêt si elle ne possède pas de moyens de transports.

Après avoir parlé des marbres blancs de Filfila, des onyx translucides d'Aïn-Tekbalet et d'Aïn-Smara, des marbres rouges et roses du Djebel-Orouze, M. Victor Demontès dit : « Ce sont là des réserves pour l'avenir et leur exploitation peut devenir rémunératrice lorsque les moyens de communication seront plus rapides et les prix de transport moins onéreux. »

Une mine doit avoir un écoulement d'autant plus facile que sa production est plus forte. Produisant des minerais qui doivent se répandre dans le monde entier, il lui faut un port d'embarquement, et pour l'atteindre, un chemin de fer. Le premier doit être bien outillé. Le

second doit être le plus court possible, afin de ne pas élever le prix de revient.

Ces considérations ont une telle valeur que les mines même très riches situées trop loin de la mer ne peuvent rivaliser sur le marché mondial avec d'autres moins riches, mais dont l'emplacement géographique est plus favorable.

Nous avons vu que les gisements de phosphate d'Asie Mineure ne seront jamais concurrents de l'Afrique du Nord parce que trop éloignés de la mer. Un gisement très important de phosphates à haute teneur existe dans le Wyoming (Etats-Unis), mais son éloignement de la côte orientale exclut la possibilité d'exportation en Europe (1).

Sur le premier point, tout le monde est d'accord. Le Djebel-Onk a des qualités qui font de lui un gisement de tout premier ordre.

Sur le deuxième, il est loin d'en être de même; le docteur Carton a signalé cinq tracés de chemin de fer, c'est ce qui fait d'ailleurs la complexité du problème.

La question qui domine le débat est donc le choix des moyens d'évacuation des minerais. Quel sera le tracé du chemin de fer ? Quel sera le port d'embarquement ?

L'Administration ni les Chambres n'ont pu la résoudre jusqu'à présent. Voici les principales variations depuis 1909 :

1909. — L'administration est favorable à l'adjudica-

---

(1) Conférence des Phosphates au ministère des Travaux publics.

tion avec possibilité d'évacuation par la Tunisie; puis cette opinion est abandonnée.

Jusqu'en 1914, elle recherche la solution de la voie ferrée sans la trouver.

La guerre arrête le problème.

1920. — L'administration présente un projet par l'Algérie-Djebel-Onk-Tebessa. Ce projet est rejeté par les délégations financières qui en adoptent un autre par Sédrata.

1921. — Le conseil général des ponts et chaussées est favorable au passage par la Tunisie.

La commission de la Chambre conclut à l'exploitation rapide et se désintéresse du tracé.

1922. — Le gouvernement dépose un projet de loi par l'Algérie : Onk-Tebessa.

1923. — La commission de la Chambre conclut que c'est l'amodiatiaire qui doit choisir le tracé de la ligne.

1925. — Le gouvernement dépose à nouveau un projet de loi par l'Algérie-Onk-Tebessa.

De ce tableau chronologique, incomplet d'ailleurs, il ressort nettement que la bataille se livre autour de deux projets, l'un par l'Algérie, l'autre par la Tunisie.

Nous étudierons donc successivement :

L'évacuation par l'Algérie;

L'évacuation par la Tunisie.

---





## CHAPITRE II

### Evacuation par l'Algérie.

---

#### § 1. — LA LIGNE DJEBEL-ONK-TEBESSA-BÔNE.

##### SES INCONVÉNIENTS.

A Tebessa, à 100 kilomètres au nord du gisement du Djebel-Onk, se termine la ligne de chemin de fer qui, partant de Bône, traverse le département de Constantine du Nord au Sud. Cette ligne est tout entière située sur le territoire algérien et aboutit à un port algérien.

Il était tout naturel que le premier projet qui se présentât à l'esprit, fût de joindre le gisement à cette ligne. C'est en effet le projet de l'administration, c'est la ligne Djebel-Onk-Tebessa.

Le raccordement ainsi projeté aura une longueur estimée à 120 kilomètres suivant les uns, à 106 seulement suivant les autres. A ce propos, il n'est pas inutile de faire remarquer que certains rapports, qui paraissent être empreints de parti pris, lui donnent seulement 93 et même 85 kilomètres. On peut affirmer toutefois, qu'il aura certainement plus de 100 kilomètres de long.

Il semble, à première vue, que la construction d'une ligne de chemin de fer de 100 et même de 120 kilomètres

soit chose aisée et qu'elle puisse être achevée en peu de temps. Mais il ne faut pas oublier que son établissement plus ou moins facile et rapide dépend uniquement de la nature du sol sur lequel il faut l'établir et des accidents que le terrain présente, en un mot des difficultés naturelles qu'il faut vaincre. Si le sol est plat et stable, la voie semble se poser d'elle-même. S'il est tourmenté et glissant, il exige des tranchées et des remblais, et des travaux de consolidation onéreux et longs.

Or, au nord du Djebel-Onk s'étendent les derniers vallonnements de l'Atlas saharien formés d'une série de chaînes de hauteurs parallèles et orientées sensiblement de l'Ouest à l'Est, c'est-à-dire parallèlement à la côte algérienne et perpendiculairement à la direction générale de la ligne à créer.

La configuration du terrain est tout à fait défavorable. D'autre part, dans le transport des matières pondéreuses, et c'est lui qui nous intéresse tout particulièrement ici, le profil de la voie ferrée est d'une importance capitale. C'est lui, en effet, qui règle la traction, la rend plus facile ou plus onéreuse, et commande le tarif de transport. La formule en est simple :

A profil favorable, c'est-à-dire à terrain peu accidenté, correspond une traction aisée et, par voie de conséquence, un abaissement du prix de transport et de la matière transportée;

A profil défavorable, correspond une traction difficile et une élévation du coût des transports qui influe inévitablement sur le prix des minerais.

Si dans le premier cas une locomotive peut traîner,

par exemple, 1.000 tonnes, cette même locomotive n'en traînera que 500 dans le second et, de plus, la vitesse de marche sera sensiblement inférieure.

Voyons, à ce point de vue, quelles sont les conditions d'établissement de la ligne projetée.

Du Djebel-Onk, situé à 730 mètres d'altitude, la ligne s'élève à plus de 1.100 au col de Tenoukla, à 90 kilomètres de son point de départ. Dans ce trajet très accidenté, qui en coupe ressemble aux dents d'une scie, on constate des différences de niveau de plus de 150 mètres sur à peine 10 kilomètres de parcours. Les pentes sont le plus souvent contraires au sens du trafic. Ce sont donc les trains chargés de minerais qui auront à les monter.

Puis du col de Tenoukla jusqu'à Tebessa, la ligne s'affaisse brutalement de 250 mètres sur moins de 10 kilomètres de parcours. La pente ici est bien dans le sens du trafic, mais, trop rapide, elle s'oppose au passage de convois lourdement chargés. Il ne sera possible d'y faire passer que des trains légers, dont l'emploi réduira sensiblement la quantité de produits transportés, qui, par mesure de sécurité, devront être munis de freins puissants. Non seulement le matériel coûtera plus cher que le matériel habituellement en usage, mais il s'usera rapidement et usera rapidement aussi la ligne elle-même.

Le raccordement Djebel-Onk-Tebessa suit donc un tracé défectueux : ses rampes trop fortes nécessiteront l'emploi de la double et même de la triple traction, même pour des trains légers de 500 tonnes, d'où double et

triple usure de charbon, personnel double ou triple et augmentation sensible des tarifs de transport.

Dans ce trajet, la nature du sol est peu favorable à l'établissement de la ligne qui, de plus, doit, en raison de son usure rapide, être constituée par des rails très lourds. Elle suit les flancs du Djebel-Osmor, montagne formée de marne peu consistante, bancs très redressés que le moindre orage désagrège et dont les éboulements interrompent souvent le trafic. Sur la plus grande partie de son parcours, elle serait établie sur un sol instable, dans des « terrains pourris », suivant l'expression caractéristique des agents chargés de l'entretien des voies.

Les ouvrages de consolidation du terrain, d'aménagement et de protection de la voie seront si nombreux, qu'un ingénieur, faisant allusion aux travaux d'art que sa construction entraînerait, disait « qu'elle serait presque entièrement en maçonnerie ».

Sur plus des trois quarts de son parcours, les points d'eau sont si rares et si insignifiants que les ingénieurs, qui ont étudié le tracé, se sont demandés comment les chantiers de travaux pourraient être organisés dans cette région. Une fois la ligne achevée, comment pourrait-on alimenter les 50 locomotives qui, dans un sens ou dans l'autre, auront quotidiennement à effectuer ce parcours ? Sur une longueur de 75 kilomètres, entre la mine et El Ma El Abid, il n'y a aucun point d'eau.

Au delà de Tebessa et jusqu'à Bône, la ligne existe et fonctionne. Son profil n'est guère plus favorable. De Tebessa, 860 mètres d'altitude, elle descend à près de

600 à l'Oued Keberit, remonte à 900 à M'Daourouch, redescend à 530 aux Tuileries, remonte à nouveau à 800 à Aïn-Sennour. Enfin, en moins de 30 kilomètres, elle s'abaisse brutalement à 100 mètres d'altitude à Duvivier et s'achemine, alors seulement, en pente relativement douce jusqu'à la mer.

Mais, dit-on, cette ligne, qui n'a pas un profil plus favorable que celle que l'on veut créer, existe cependant sur 230 kilomètres de longueur. Pourquoi ne pourrait-on construire un tronçon de 120 kilomètres seulement qui n'apparaît pas comme devant être plus mauvais ?

La ligne Tebessa-Bône existe, mais quels déboires n'a-t-elle pas donnés ?

Les profils du réseau minier constantinois sont tels que la traction y sera toujours malaisée et coûteuse.

Déjà en 1910, M. Jonnart, gouverneur général de l'Algérie, parlant de la ligne de Bône à Guelma, qui emprunte la voie de Tebessa depuis Duvivier jusqu'à la mer, disait, le 22 janvier, à la Chambre des députés : « Cette ligne est mal venue, on ne pourra jamais lui confier un trafic intense. Vous aurez beau dépenser des millions, vous n'en ferez jamais une ligne d'un bon profil, d'une exploitation pratique, commode, économique. Vous aurez beau modifier radicalement le tracé..., remanier les ouvrages d'art..., dévier, en maints endroits la voie..., quoi que vous dépensiez...; vous ne supprimerez pas les accidents de terrain qui rendent la traction si onéreuse... Le coefficient d'exploitation est et sera toujours trop élevé pour que nous puissions nous engager à procéder à l'exécution d'importants travaux. »

Après la construction de la ligne Tebessa-Bône, des travaux considérables furent exécutés, notamment entre l'Oued Keberit et Medjez Sfa, pour corriger l'erreur initiale de son tracé. Elle traverse, en effet, la région particulièrement accidentée de Souk-Ahras.

Quelque coûteux qu'ils aient été, ces travaux ne serviront à peu près à rien, à cause des hauteurs à franchir et de la quantité considérable de produits à transporter.

M. Jonnart avait dit vrai.

Un député constantinois, M. Morinaud, écrit à ce sujet : « Si les délégués financiers (6) avaient été exactement renseignés, ils n'auraient jamais voté cette transformation ridicule de la ligne Souk-Ahras-Tebessa. Cette ligne ne pourra jamais transporter plus d'un million de tonnes... Un crédit de 55 millions fut voté pour la transformation de cette voie qui devait demander trois ans; on en a mis huit, il aurait fallu à une société privée dix mois... les dépassements de crédit sont si formidables (ils atteignent en effet 90 millions) qu'un délégué financier a demandé une enquête pour justifier les dépenses et établir les responsabilités. »

Par ce qui précède, on peut facilement se faire une idée exacte de ce que sera la ligne Djebel-Onk-Tebessa, dont les conditions d'établissement sont exactement semblables à celles de la ligne de Tebessa à Bône.

---

(6) L'Algérie a un budget autonome. Ce dernier est réglé par les délégations financières qui comprennent quatre sections, colons, non-colons, indigènes (section arabe et section kabyle) et par le Conseil supérieur du gouvernement.

Pour ces multiples raisons d'une valeur incontestable, on peut hésiter avant de l'entreprendre.

On se demande d'ailleurs pourquoi l'Algérie, qui sort à peine de « l'aventure » de Souk-Ahras, insiste tant sur la création de cette ligne qui la conduirait fatalement à une autre « aventure » aussi funeste que la première.

La ligne de Tebessa à Bône n'est pas une ligne homogène. De l'Oued Keberit à la mer, elle est formée d'une voie normale. De ce point part un embranchement également à voie normale qui dessert les importantes mines de fer de l'Ouenza, situées plus à l'Est, aux confins de la frontière tunisienne.

Mais de l'Oued Keberit à Tebessa, sur environ 90 kilomètres, la ligne est à voie étroite. Cette situation complique le problème.

De deux choses l'une :

Ou bien on construit le tronçon Djebel-Onk-Tebessa à voie étroite, et il faut continuer les opérations de transbordement à l'Oued Keberit, ce qui augmente considérablement le prix de revient et le prix de vente des minerais;

Ou bien on le construit à voie normale et il faut alors transformer la section Oued Keberit-Tebessa, ou, pour être plus exact, la reconstruire entièrement, en substituant une voie normale à la voie étroite existante.

Les opérations de transbordement s'opèrent déjà nécessairement à l'Oued Keberit. C'est évidemment une entrave à l'exploitation en grand des divers gisements situés au sud de cette ville, mais cet inconvénient n'existe

guère que pour le Kouif, gisement de phosphates à l'est de Tebessa. Si le Djebel-Onk était exploité, l'opération de transbordement s'effectuerait pour plus de deux millions de tonnes et deviendrait alors difficile. La première solution fut repoussée avec juste raison.

Quant à la deuxième, elle occasionne une dépense de près de 100 millions de francs qui incomberait au budget de l'Algérie. Nous verrons plus loin que cette transformation n'est guère possible avant de longues années, précisément en raison de son coût élevé.

De plus, nous ne croyons pas, cette transformation étant réalisée, que la question du Djebel-Onk serait résolue.

Entre Tebessa et Bône, la ligne actuelle transporte jusqu'à la mer les produits de nombreuses mines échelonnées le long de son trajet : le Kouif, l'Ouenza, Bou-Khadra, Khanguet el Mouhad, Dyr, etc. Elle est déjà notoirement insuffisante.

Du jour où le Djebel-Onk lui apportera ses 1.500.000 tonnes, elle ne pourra pas les écouler. A cette époque, elle devrait en effet transporter plus de 3.600.000 tonnes, c'est-à-dire 10.000 par jour dans un seul sens.

D'autre part, le Djebel-Onk étant le plus éloigné, verra ses produits arrêtés par les apports successifs des mines intermédiaires, notamment à Tebessa, qui est le point d'arrivée des minerais du Kouif, et à l'Oued Keberit, qui reçoit ceux de l'Ouenza. Les trains de phosphates du Djebel-Onk seraient embouteillés.

*Lier l'avenir de ce gisement à la création de cette voie, c'est le condamner à ne jamais voir le jour.*

Ce ne sont pas là les seuls obstacles à son établissement.

On se rend facilement compte que, dans ces conditions, la création de cette ligne devient effroyablement onéreuse. Les services officiels ont estimé que la dépense serait de 77 millions; des industries privées, qui l'ont étudiée de très près et d'une façon sérieuse, demandent 119 millions, auxquels il faudrait ajouter quelques millions pour l'imprévu... qui ne manquera pas de se produire.

Or, l'Algérie entend que la ligne soit construite par l'amodiatiaire du gisement, et, avant l'adjudication de ce dernier, elle en poursuit la reconnaissance d'utilité publique.

On ne conçoit guère un groupement financier quelconque, puisqu'ici, étant donné le capital à engager, il ne peut être question d'un particulier, qui aura comme charge de premier établissement, sans compter les frais d'installations à la mine, une somme de 100 millions de francs au minimum. D'autant plus que le contrôle et le trafic de la ligne lui échapperont, puisque, une fois construite, elle appartiendrait à l'Etat.

Tout individu ou société qui entreprend une exploitation doit amortir son capital, et cette obligation pèse sur l'amodiatiaire d'autant plus que ce capital est plus élevé. Compté à 6 ou 7 p. 100, et ce taux est certainement un minimum, l'amortissement grèvera l'entreprise d'une charge annuelle de 6 à 7 millions. Cette charge sera en fin de compte supportée par le consommateur qui paiera 6 ou 7 francs de plus par tonne de

minerai si on en extrait un million, ou 4 à 5 francs si on en extrait 1.500.000.

En élevant ainsi les charges, l'exploitation risque de devenir impossible. Etant donné que les entreprises existant avant-guerre ont engagé des capitaux bien moins élevés et que la tonne de minerai qui sort de leurs gisements supporte des frais moins considérables, la nouvelle exploitation ne pourrait lutter avec elles sur le marché.

Est-on bien sûr que, dans ces conditions, il se produira un amodiataire ?

Nous ne le croyons pas, d'autant plus qu'il s'écoulera un temps très long entre l'adjudication et le moment où passera le premier train chargé de phosphates. Sauf difficultés et retards imprévus, et l'on sait combien ces derniers sont à redouter, la ligne ne peut être achevée qu'en sept ou huit ans.

Pendant ces sept ou huit ans, l'amodiataire ne touchera aucun bénéfice et paiera des intérêts.

C'est encore là une raison pour faire reculer l'adjudicataire même le plus audacieux.

En présence de ces difficultés, d'ordre matériel et financier, auxquelles viennent s'ajouter d'autres faits sur lesquels nous insisterons plus tard, il fallait rechercher une autre voie d'évacuation.

C'est surtout en raison du fait que cette ligne traverse un pays désertique, que ce projet est rejeté par les délégations algériennes le 18 novembre 1920.

§ 2. — LA LIGNE DJEBEL-ONK-SEDRATA.

LE CENTRAL MINIER.

Elles choisissent alors un nouveau tracé plus à l'Ouest que le premier et passant par Cheria, Meskania et Sedrata. Moins accidenté que l'autre, mais présentant encore un profil peu favorable, il rejoignait la ligne de Bône à Medjez-Sfa en évitant d'emprunter la section de Souk-Ahras qui coûta si cher à l'Algérie en réfections et en transformations.

Il comprenait deux secteurs, l'un long de 200 kilomètres, entre Djebel-Onk et Sedrata, l'autre de 69 kilomètres, de Sedrata à Medjez-Sfa.

Ce dernier fait lui-même partie du projet du « Central minier ».

Nous avons vu que la ligne de Tebessa à Bône passe par Souk-Ahras. La partie comprise entre l'Oued Damous en deçà de cette ville et Medjez-Sfa au delà, est un obstacle au trafic en raison de son profil très défectueux. En dépit des 400 millions qu'elle a coûtés depuis qu'elle est en service, elle restera toujours malaisée et incommode, et surtout insuffisante.

Pour remédier à ces inconvénients, on avait proposé la création du « Central minier », dérivation partant de l'Oued Damous, passant à l'Est par Sedrata et rejoignant la ligne initiale à Medjez-Sfa. Le calcul de son prix de revient aboutit à la somme respectable de 200 millions.

Après bien des discussions pour la plupart stériles, le « Central minier », bien que prévu dans le programme

des travaux, ne fut pas exécuté. Il ne le sera peut-être jamais, puisque les Délégations financières refusèrent de voter les moyens financiers indispensables cependant à cette création.

Donc, en 1920, les Assemblées algériennes choisissent le tracé Djebel-Onk-Sedrata.

Bien que plus long, il avait l'immense avantage sur le premier proposé d'être à la fois une ligne minière et une ligne d'intérêt général, en ce sens qu'il aurait permis de coloniser les terrains fertiles de la région qu'il traverse.

Mais il présentait les mêmes inconvénients que son devancier et nous pouvons recommencer à chiffrer les dépenses par centaines de millions.

Le premier secteur, Djebel-Onk-Sedrata, est évalué 149 millions de francs.

Le second, Sedrata-Medjez-Sfa, 113 millions.

Si la dépense du second incombe à l'Algérie, les 149 millions étaient à la charge de l'amodiatiaire.

Ainsi on avait abandonné un tracé parce que trop onéreux, on en prenait un autre qui l'était davantage.

Nous avons déjà dit que l'adjudicataire éventuel du gisement ne se présenterait pas parce que le capital de premier établissement était de 100 millions.

Après le choix de ce deuxième tracé, le capital s'élève à 149 millions.

Que dire de plus, sinon que ce fut une folie de songer à cette ligne qui exigeait un délai de huit à dix ans !

D'ailleurs, le Conseil général des Ponts et Chaussées, consulté à ce sujet, formulait son avis le 9 décembre 1921.

Voici sa conclusion :

La section : Considérant :

Que l'exploitation aussi prompte que possible des gisements du Djebel-Onk et de Bled-el-Habda présente un intérêt national de premier ordre;

Que la construction de la ligne de Djebel-Onk à Sedrata, par les moyens financiers qu'envisage le gouvernement général de l'Algérie, imposerait à un amodiatore de ces gisements des charges qui interdiraient toute chance sérieuse d'une exploitation rémunératrice;

Que les longs délais qu'exigerait la construction de la ligne ajourneraient à une époque éloignée la mise en valeur de ces gisements;

Qu'il résulte de l'examen du dossier que le raccordement avec le réseau tunisien paraît être le seul moyen d'en assurer l'écoulement sans dépasser les limites admissibles de dépense et de délai;

Que, par ailleurs, la déclaration d'utilité publique de la ligne Djebel-Onk-Sedrata, dans le cas probable où l'amodiation des gisements ne pourrait aboutir, laisserait le gouvernement de l'Algérie sans moyens financiers prévus pour en assurer l'exécution;

Emet l'avis :

1° Qu'il n'y a pas lieu de prononcer quant à présent la déclaration d'utilité publique ;

2° Qu'il convient d'appeler l'attention du gouvernement général de l'Algérie sur les avantages que tous les intérêts engagés dans la question pourraient retirer d'une entente à poursuivre entre ce gouvernement et celui de la Tunisie en vue d'assurer l'écoulement par un port tunisien des phosphates du Djebel-Onk.

C'était la voix de la raison, mais malgré cet avis de la plus haute compétence, le projet de déclaration d'utilité publique de la ligne Djebel-Onk-Sedrata est soumis au Parlement.

Et là encore c'est l'échec.

Le 6 décembre 1922, les membres de la Commission des Travaux publics de la Chambre ont, à l'unanimité, voté l'ordre du jour suivant présenté par M. Raoul Persil, rapporteur :

« La commission des travaux publics, après avoir entendu le docteur Carton, les représentants de l'Algérie, les ministres des Travaux publics et de l'Intérieur, et après en avoir délibéré ;

» Décide de ne pas adopter le projet de loi;

» Invite le gouvernement à demander aux délégations financières qui doivent se réunir en session exceptionnelle avant la fin de l'année, d'étudier la question de déclaration d'utilité publique de la ligne du Djebel-Onk à Tebessa et celle du Djebel-Onk à Sidi-Bou-Baker (voie tunisienne). »

Le problème n'est pas encore résolu.

Evidemment chacun est d'avis d'exploiter rapidement, mais on ne trouve pas la voie d'évacuation.

Les Assemblées algériennes, après de longues discussions passionnées, suivent les indications du Conseil général des Ponts et Chaussées et de la Commission des Travaux publics de la Chambre, et abandonnent le projet Djebel-Onk-Sedrata.

Mais elles reprennent le tracé Djebel-Onk-Tebessa dont nous avons vu tous les inconvénients. Quant au tracé tunisien, il est repoussé avec dédain et violence.

Aujourd'hui encore, c'est ce projet qui est soumis aux Chambres.

Mais depuis l'époque où il fut présenté pour la première fois, une complication nouvelle a surgi.

Nous avons vu que le tronçon Djebel-Onk-Tebessa, qui incombe à l'amodiataire, ne sera vraiment utilisable que si la ligne Tebessa-Bône reçoit des améliorations nombreuses, à la charge du budget algérien.

Or, les assemblées algériennes (Déclaration de la commission interdélegataire du 8 janvier 1924, Délibération des chemins de fer algériens du 21 janvier de la même année) se refusent à voter tout crédit pour l'amélioration des voies de l'Est constantinois.

C'est de l'incohérence, elles désirent et votent la ligne Djebel-Onk-Tebessa, mais la condamnent à mort en lui refusant son inséparable « Central minier ».

### § 3. — LE PARTICULARISME ALGÉRIEN.

Tant que l'on décidera que la voie d'évacuation doit emprunter exclusivement le territoire algérien et que les minerais doivent arriver à un port algérien, il n'y aura aucune solution à ce problème.

En dépit de cette constatation imposée par les faits, les assemblées algériennes, l'Algérie s'obstine à repousser la voie tunisienne.

Quelles sont donc les causes qui poussent l'Algérie à vouloir le passage par l'Algérie même ?

La principale raison est dans l'esprit qui anime les Assemblées algériennes. Bien que départements français,

peuplés de Français ou de sujets français, l'Algérie est séparée de la Métropole par la mer Méditerranée.

En raison de sa population aux mœurs si différentes des nôtres, elle devait évidemment avoir une législation différente, mais elle devait toujours être considérée comme une partie du territoire français, comme la France même.

Or, le pouvoir central, et c'est là un des graves défauts de la décentralisation, a abdiqué petit à petit ses attributions et son autorité, il lui a accordé notamment un budget autonome sur lequel il n'a conservé qu'un vague droit de regard. Les assemblées sont arrivées naturellement à se considérer comme presque indépendantes et ont glissé insensiblement vers le régionalisme.

*L'Akbar*, journal algérien, nous en donne la preuve le 5 janvier 1923. « Préféablement au raccord facile avec le réseau tunisien, la voie algérienne Onk-Tebessa-Bône a été choisie. Il en résulte un retard dans l'exploitation minière, mais la doctrine de l'autonomie algérienne sort intacte de la discussion. La belle avance que celle qui nous met en retard! »

C'est cet esprit que nous retrouvons encore aujourd'hui.

Il est tout entier dans cette formule : le Djebel-Onk est une richesse algérienne qui doit aboutir à un port algérien par un chemin de fer algérien,.... même s'il est prouvé qu'une autre solution est meilleure.

C'est ce particularisme étroit et aveugle, dont les conséquences pourraient être fâcheuses, qui conduit l'Algérie à la recherche de l'impossible et l'oppose au passage par la Tunisie.

M. Duroux, sénateur d'Alger, qui comprend très bien qu'il est avant tout représentant de la Nation, s'exprimait ainsi, le 22 décembre 1922, au Conseil supérieur du gouvernement :

« On affirme qu'il est indispensable de faire passer les minerais par Bône. Je comprends parfaitement que les représentants de la région bônoise se fassent un devoir de soutenir les intérêts locaux dont ils ont la charge, mais nous, nous n'avons pas à nous en préoccuper, pas plus d'ailleurs que nous ne pouvons laisser passer sans protester ce qui s'est dit ici à l'égard de la Tunisie, à savoir que la Tunisie n'est pas la France. On l'a laissé entendre en déclarant : « Nous n'allons pas livrer nos richesses à la Tunisie », exactement comme si l'on avait dit : « Nous allons livrer nos richesses à l'étranger. » Je proteste contre cette façon de voir : la Tunisie, c'est la France, il ne s'agit pas du tout de jeter dans ce débat un argument de sentiment et de faire croire, à vous tous, qui êtes les représentants des intérêts algériens, que vous allez les trahir en la circonstance si vous votez le passage par la Tunisie. »

C'est le langage de la raison.

Nous estimons, comme M. Duroux, que si le Djebel-Onk est une richesse algérienne, il est en même temps et avant tout une richesse nationale que l'agriculture française a le droit et le devoir de revendiquer.

#### § 4. L'INTÉRÊT DE L'ALGÉRIE.

L'Algérie a-t-elle au moins un intérêt financier ?

Les chemins de fer algériens et en particulier les che-

mins de fer miniers laissent-ils un bénéfice au budget algérien ?

Si oui, il serait logique qu'elle le gardât pour elle. Elle aurait alors intérêt à canaliser toutes les richesses de son sous-sol, les fers et les phosphates, dans ses ports, et, pour atteindre ce but, à construire des voies nouvelles.

Les décisions des Assemblées algériennes qui ne veulent plus consacrer des millions aux chemins de fer constantinois, chemins de fer miniers par excellence, semblent affirmer le contraire.

De longues discussions sur les prix de revient de la tonne kilométrique ont eu lieu, on y introduisit souvent des considérations infinies, on fit jouer des coefficients plus ou moins élevés, suivant que ceux qui les présentaient étaient plus ou moins favorables à tel ou tel tracé.

Nous n'entrerons pas dans le détail de ces assauts de partisans. Il nous suffit, pour nous faire une idée exacte de la question, d'examiner la statistique des chemins de fer.

Pour le tronçon de ligne Tebessa-Souk-Ahras-Duvivier, qui transporte presque uniquement des minerais, nous lisons dans les comptes publiés par les chemins de fer algériens de l'Etat :

|       |      |       |       |           |         |
|-------|------|-------|-------|-----------|---------|
| Année | 1915 | ..... | perte | 84.509    | francs. |
| »     | 1916 | ..... | »     | 546.146   | »       |
| »     | 1917 | ..... | »     | 1.399.067 | »       |
| »     | 1918 | ..... | »     | 1.966.835 | »       |
| »     | 1919 | ..... | »     | 2.959.972 | »       |
| »     | 1920 | ..... | »     | 8.321.293 | »       |

Moyenne annuelle au kilomètre : recette : 18.273 francs;

dépense : 32.512 francs; perte : 14.139 francs, et ceci pour une moyenne annuelle de 200.777 tonnes de phosphates transportées.

Ces chiffres, fournis par l'Administration des chemins de fer elle-même et qui, par suite, ne sauraient être contestés, montrent d'une manière manifeste que pour l'ensemble de la période considérée (1915-1920) la section Tebessa-Duvivier, dont le principal élément de trafic est constitué par des phosphates, n'a jamais donné que des pertes grandissantes qui, pour l'année 1920, ont pris une allure de désastre puisque les dépenses, 14.793.879 francs, ont dépassé le double des recettes, 6.472.586 francs.

Non seulement le résultat financier ne fait ressortir que des pertes, mais, ce qui est plus grave, c'est que les pertes sont beaucoup plus élevées sur les sections de la ligne où le transport des phosphates constitue la partie la plus importante du trafic.

Les pertes ne seraient-elles pas aggravées par le passage des 1.500.000 tonnes de phosphates du Djebel-Onk ? On peut le supposer.

Le passage par l'Algérie, loin d'être une source de profits pour le budget algérien, augmenterait encore le déficit.

Les chemins de fer du sud et de l'est constantinois ne feront jamais de bénéfices en raison des pays difficiles qu'ils traversent et seront, au contraire, une charge constante pour les contribuables algériens.

Lorsque les 22 et 23 décembre 1922, les assemblées algériennes adoptèrent le projet Djebel-Onk-Tebessa, M.

Duroux intervint énergiquement au Conseil supérieur du gouvernement et, se plaçant au-dessus des préoccupations locales et des intérêts particuliers, se fit, en termes précis, le défenseur du contribuable algérien en refusant de s'engager dans une « aventure » et une spéculation hasardeuse.

L'Algérie n'a donc aucun intérêt pécuniaire à ce que la ligne passe uniquement sur son territoire. S'il est vrai qu'elle y perd les taxes d'embarquement et de sortie, celles-ci entrent pour une si faible part dans la balance, qu'elles ne sont rien en comparaison du déficit des chemins de fer. D'ailleurs, l'Algérie n'en perçoit qu'une partie, l'autre étant abandonnée au profit des chambres de commerce.

On a essayé de justifier cette obstination en faveur de la ligne Djebel-Onk-Tebessa en prétendant qu'elle serait excellente au point de vue colonisation, étant une ligne d'intérêt général. Or, c'est une ligne purement minière. Une désillusion attend ceux qui l'escomptent comme un auxiliaire précieux de la mise en valeur du sol. Sur plus des trois quarts de son parcours, elle traverse des terrains d'une aridité affreuse et d'une stérilité affligeante, sans espoir de pouvoir les améliorer même par un travail intensif et intelligent. Cette stérilité ne provient pas uniquement du manque d'eau, qu'il serait peut-être possible d'y apporter, mais au prix de travaux considérables, elle tient surtout à la nature géologique des terrains. Cette solitude déconcertante est maigrement et misérablement peuplée. M. Duroux, qui connaît parfaitement la question, s'exprimait ainsi : « Et l'on viendra prétendre

que nous sommes en présence d'un chemin de fer d'intérêt général, qu'il y a des cultures à développer dans ce pays. Que ceux d'entre vous qui l'ignorent aillent se rendre compte sur place et ils verront s'il y a quelque chose à faire pour la colonisation. On nous dit, il est vrai : « Il y a des cailloux, ils sont riches, on découvrira peut-être de l'or ou de l'argent. » Mais je vous en donne l'assurance, il n'y aura d'argent et d'or dans la région du Djebel-Onk que celui que nous irons y porter. »

Enfin, si, délaissant cet esprit de régionalisme étroit, l'Algérie avait franchement et sincèrement envisagé la possibilité d'exporter les minerais du Djebel-Onk par la voie tunisienne, la question serait résolue depuis 1909, date où M. Jonnart, gouverneur général de l'Algérie, la préconisait.

Depuis quinze ans, le gisement serait exploité; depuis quinze ans, l'agriculture française serait satisfaite et aurait intensifié sa production; depuis quinze ans, l'amodiatrice verserait à l'Algérie une redevance de 3 ou 4 francs par tonne pour la durée d'avant-guerre, de 5 ou 6 francs, peut-être davantage, après. L'Algérie a perdu depuis quinze ans une somme que l'on peut évaluer aux environs de 60 millions de francs, qui lui aurait permis de perfectionner et d'améliorer, dans la mesure possible, son réseau actuel en entreprenant et en achevant son « grand central minier ».

---



## CHAPITRE III

### Evacuation par la Tunisie.

---

#### § 1. — LA VOIE TUNISIENNE. SES AVANTAGES.

La ligne algérienne présente donc, tant au point de vue financier qu'au point de vue technique, des difficultés quasi insurmontables.

Et nous sommes conduits tout naturellement à examiner la voie tunisienne.

Nous revenons alors au point de départ : c'est la première solution qui fut envisagée lors de la découverte du Djebel-Onk.

En effet, dans une lettre adressée au préfet de Constantine le 10 février 1908 (il y avait un an que le gisement était connu), le gouverneur général, M. Jonnart, faisait la déclaration suivante : « Il pourrait arriver que certains gisements, situés sur la frontière tunisienne, ne seraient exploitables qu'à la condition d'emprunter une ligne de chemin de fer tunisienne passant à proximité, alors que les gisements seraient, au contraire, à une grande distance d'un chemin de fer algérien. L'obligation d'embarquer par un port algérien équivaldrait à une interdiction d'exploiter. »

Cette prévision s'est, hélas ! réalisée.

Pourquoi l'Algérie s'efforce-t-elle de lutter contre la nature ?

La topographie du sud constantinois commande la solution du Djebel-Onk.

Entre lui et la mer, nous l'avons vu, se dresse un massif montagneux découpé en chaînons et vallées parallèles à la mer. Cette disposition, qui s'étend d'ailleurs à tout le département, est très frappante, et M. Maurice Ordinaire, rapporteur au Sénat du projet concernant la déclaration publique du « Central minier », l'a décrite en ces termes : « La région minière est séparée du littoral par un épais massif de plissements parallèles, rappelant la formation de notre Jura, et où les rivières, particulièrement la Medjerda et l'Oued Mellègue et leurs affluents, ont creusé de profonds ravins. Il résulte de cette disposition que si le cheminement est relativement facile de l'Ouest à l'Est, il ne se fait du Sud au Nord qu'au prix de grandes peines. »

Toutes les solutions algériennes envisagées, et il ne peut en être autrement, vont du Sud au Nord et présentent des profils en « montagnes russes ».

La solution tunisienne est la seule viable parce qu'elle se dirige de l'Ouest à l'Est, parce qu'elle obéit à la nature au lieu de lui faire violence.

Le Djebel-Onk est situé à 12 kilomètres de la frontière algéro-tunisienne et à 45 kilomètres environ de Sidi Bou-Baker, station de la ligne tunisienne de Tozeur, Henchir-Souatir à Sousse, port tunisien situé sur le golfe de Hammamet.

La première question qui nous intéresse est celle du profil, c'est la plus importante. C'est le profil, nous l'avons vu, qui guide l'exploitation et la traction.

Le profil de la ligne tunisienne est autrement moins tourmenté et brisé que celui de la ligne algérienne. Suivant la pente naturelle des vallées de l'Oued Sefioum et de l'Oued Zeroud, il est loin de présenter des différences de niveau aussi considérables et des rampes aussi rapides.

Du Djebel-Onk, à 730 mètres, la ligne s'élève bien à 840 mètres à Bir El Ater, à 12 kilomètres de son point de départ; ce sera son point culminant (la ligne Djebel-Onk-Tebessa monte à plus de 1.100 mètres). La seule dent profonde est celle de Bir El Ater à Sidi Bou Baker, à 600<sup>0</sup> mètres, sur un parcours de 33 kilomètres. La ligne s'élève ensuite à moins de 800 mètres aux environs de Thelepte, à moins de 100 kilomètres du Djebel-Onk. Puis elle descend ensuite en pente douce jusqu'à la mer, avec des échancrures insignifiantes sans jamais présenter une seule descente rapide (alors que la ligne de Tebessa offre des différences de niveau de près de 800 mètres entre Inverdure et Duvivier, sur 30 kilomètres de parcours), ni une seule rampe difficile (alors que la voie algérienne s'élève brutalement de 240 mètres entre les Tuileries et Aïn Sennouf, sur une longueur d'à peine 15 kilomètres en passant par Souk Ahras).

La nature du profil des deux lignes, nous dit le *Cri d'Alger* du 19 janvier 1923, incite l'esprit le moins prévenu et le moins au courant de ces questions, à admettre d'importantes différences, non seulement dans

le prix de revient de construction, mais également dans les frais d'exploitation.

Sans compter que la double ou triple traction ne s'impose plus, l'usure du matériel et des voies sera moins considérable et le trafic plus intense.

Il est admis, en faisant application des faits d'expérience connus et de calculs très simples, que, par exemple, une tonne de minerai transportée du Djebel-Onk à Bône par Tebessa nécessitera 36 kilogrammes de charbon, et seulement 26 si elle emprunte la voie tunisienne.

Une différence de 10 kilogrammes à la tonne entraînera, pour 1.500.000 tonnes transportées, et c'est ce que fournira le Djebel-Onk, une économie annuelle de 15 millions de kilos de charbon.

La ligne de Djebel-Onk à Sousse est plus courte que celle de Bône de 10 kilomètres.

L'embranchement à construire mesure 45 kilomètres, au lieu de 110 (chiffre moyen), et ne présentant pas de grosses difficultés d'exécution et étant à voie étroite, coûterait au maximum 23 millions de francs (1).

Pour les mêmes raisons, il serait achevé en un an ou dix-huit mois tout au plus.

Nous sommes bien loin des chiffres de la solution algérienne, et nous sentons immédiatement que ce qui paraissait impossible devient alors réalisable.

---

(1) Les chiffres fournis pour l'évaluation des dépenses sont ceux de 1922. Il convient vraisemblablement de les modifier à l'heure actuelle, dans une certaine mesure. Nous n'avons pas à chercher ici le chiffre exact qui ne peut être fixé que par des techniciens. L'importance de ce fait est relative. Les différences entre les divers tracés n'en subsistent pas moins et la démonstration reste exacte.

Le capital engagé étant réduit au cinquième (23 millions au lieu de 119), rien n'empêchera de trouver un amodiataire.

Les associations françaises d'agriculteurs ou les syndicats agricoles pourront se présenter à l'adjudication d'autant plus que l'exploitation commencera huit ans plus tôt que par la solution algérienne.

Dans ces conditions, l'exploitation devient rémunératrice; l'amortissement du capital, calculé à 6 ou 7 p. 100, s'élève à 1.380.000 francs ou à 1.500.000 et ne grève plus la tonne de phosphates que de 1 franc ou 1 fr. 50, au lieu de 7 francs.

Non seulement cette solution est avantageuse pour l'agriculture française parce qu'elle aura des phosphates en abondance à brève échéance et à meilleur marché, mais elle est avantageuse pour l'Algérie elle-même.

L'Algérie n'aura à supporter aucune dépense. Il est exact que la ligne tunisienne doit subir des améliorations de peu d'importance d'ailleurs. Ces améliorations seront à la charge de la Tunisie qui ne se refusera pas à les effectuer. D'une part, les chemins de fer tunisiens réalisent des bénéfices sur les transports, ce qui leur a permis d'abaisser récemment leurs tarifs. D'autre part, la Tunisie serait très heureuse d'apporter la vie à la ligne Tozeur-Sousse, actuellement sans grand trafic.

L'Algérie recevra une redevance beaucoup plus élevée. En effet, l'amodiataire ayant moins de frais de premier établissement, moins d'intérêts à payer, et l'exploitation apparaissant, de ce fait, beaucoup plus rémunératrice, fera des offres meilleures à l'adjudication. La

redevance, qui ne serait peut-être que de 3 ou 4 francs par tonne, pourra facilement s'élever à 6 ou 7, peut-être davantage.

Le budget algérien verra cette redevance entrer dans ses caisses huit ans plus tôt et n'augmentera pas le déficit de ses chemins de fer par des transports miniers nouveaux.

Bien au contraire, et la possibilité en a été envisagée à la délibération de la 4<sup>e</sup> section du conseil général des Ponts et Chaussées, du 9 décembre 1921, l'Algérie pourrait recevoir une part sur les recettes apportées au réseau tunisien par le trafic qui lui serait ainsi assuré.

## § 2. — LES OBJECTIONS D'ORDRE MATÉRIEL.

Cette solution si favorable a soulevé de nombreuses objections. Ses ennemis n'ont pas manqué de les exposer, en en exagérant l'importance.

On lui a reproché d'être une ligne à voie étroite, de ne pouvoir rendre, par conséquent, autant de services que la ligne Djebel-Onk-Tebessa, qui est, ou plutôt, qui serait à voie normale.

En effet, la ligne tunisienne de Sousse est à voie étroite : l'embranchement de Djebel-Onk à Sidi-Bou-Baker doit être nécessairement à voie étroite, si l'on veut éviter soit les transbordements, soit la reconstruction complète de la ligne déjà existante.

Il semble, à première vue, et pour les personnes peu au courant de ces questions, qu'elle ne pourra rendre les services qu'on en attend parce que sa capacité sera moins grande.

Voyons ce qu'en pensent des techniciens :

« Le tonnage transporté est en fonction, non de l'écartement des rails, mais du profil et du matériel ensuite. Présentement, la Compagnie de Gafsa, sur sa voie étroite, évacue régulièrement, de Metlaoui à Sfax, sur 250 kilomètres, 4.000 tonnes par jour. Pour prendre un exemple plus près de nous, un wagon de la Compagnie des chemins de fer sur route de l'Algérie charge plus de fûts de vin qu'un wagon de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. » (2).

Or, 4.000 tonnes par jour correspondent à une exportation annuelle de 1.460.000 tonnes. C'est approximativement ce que l'on tirerait du Djebel-Onk.

Pourquoi ce qui est possible par la voie étroite de Sfax ne le serait-il pas par celle de Sousse ?

Cette dernière a d'ailleurs un trafic très faible. Elle n'est nullement encombrée par des transports miniers. Dans sa période de plus grande activité, elle a transporté 300.000 tonnes de marchandises diverses. La Compagnie de Gafsa est bien tenue de faire passer, par elle, annuellement, 300.000 tonnes, mais elle ne remplit jamais cette obligation et serait très heureuse d'en être déchargée.

On a dit, et cette objection paraît fondée, que le port de Sousse est loin d'être outillé comme le port de Bône. Actuellement, il ne serait en mesure que d'embarquer 200.000 tonnes par an; cette évaluation est d'ailleurs au-dessous de la vérité.

---

(2) *Dépêche Algérienne*, 19 décembre 1922.

La transformation et l'aménagement du port, dont la dépense serait à la charge de la Société des Ports de Tunisie, permettrait à peu de frais et dans un an, c'est-à-dire lorsque la ligne commencerait à fonctionner à grand rendement, d'embarquer toute la production du Djebel-Onk.

En outre, il n'est pas douteux que la Tunisie, directement intéressée à ce que son port de Sousse, actuellement dépourvu de mouvement, devienne un grand port, participerait, dans une certaine mesure, à ces améliorations.

On a agité également la question du fret. Dans les assemblées algériennes notamment, on a essayé de démontrer que le port de Sousse étant plus éloigné de la métropole que le port de Bône, le fret serait plus élevé.

« Cela est contredit, nous dit la *Dépêche Algérienne* du 22 décembre 1922, par la règle d'après laquelle il n'existe aucune différence entre les ports de l'Afrique du Nord. Le prix appliqué aux phosphates est uniforme, qu'il s'agisse de l'embarquement à Bône ou à Sousse. » Bien au contraire, le prix du fret serait moins élevé par un port tunisien. « J'indique pour mémoire, disait M. le sénateur Duroux au conseil supérieur du gouvernement du 22 décembre 1922, que du fait du monopole du pavillon, les ports tunisiens sont favorisés pour le frêt de 2 francs par tonne. »

Ces affirmations sont favorables à la voie tunisienne.

Quoi qu'il en soit, la différence, s'il en existe une, entre les prix des frets ne serait jamais assez forte pour diminuer sensiblement l'économie réalisée sur le trans-

port par voie ferrée, et nous forcer à abandonner le tracé tunisien.

On a tiré argument de l'existence d'un deuxième projet par la Tunisie. On a prétendu, sans doute parce que c'était exact pour l'Algérie, que si l'on présentait un deuxième tracé, c'est que le premier n'était pas désirable, et qu'il ne fallait pas davantage accorder de crédit au second.

Dans une brochure, le docteur Carton s'exprime ainsi : « Seul le passage des phosphates de l'Onk à Sousse répond à la nécessité de produire immédiatement les phosphates pour la nation ; mais malgré ce grand avantage momentané, il est de beaucoup inférieur à celui qui, aboutissant au golfe de Gabès, permettrait, à un moment donné, d'obtenir un prix de revient assez économique pour résister à un abaissement considérable des cours. » Et il propose une ligne d'un profil si favorable qu'un directeur général des travaux publics de la Tunisie disait que « les matériaux transportés par une ligne reliant le Djebel-Onk au golfe de Gabès arriveraient à la mer par le seul jeu des lois de la pesanteur ».

Des calculs ont montré qu'elle était encore préférable à la ligne Djebel-Onk-Sidi-Bou-Baker et qu'elle ferait réaliser annuellement 5 millions d'économie sur celle-ci.

Mais cette ligne est entièrement à construire et le port de la Skirra entièrement à créer.

Bien qu'elle mesure 217 kilomètres de long, c'est-à-dire 100 kilomètres de moins que les autres tracés, elle engage des capitaux élevés. Pour nous, sans contester sa supériorité, nous la considérons comme une ligne de

réserve que l'adjudicataire pourrait, au besoin, construire pour lutter, cas peu probable, contre un avilissement considérable des prix des phosphates.

D'autre part, nous considérons que l'essentiel, dans la question du Djebel-Onk, est d'aboutir rapidement, et nous nous demandons si cette ligne, qui traverserait les gisements de phosphates de Gafsa, ne subirait pas des assauts violents capables de la faire échouer.

L'argument tiré de l'existence d'un second tracé est sans valeur. Même après qu'on a prouvé qu'une ligne est meilleure que toutes celles précédemment examinées, il est toujours permis de rechercher s'il n'en existe pas une autre encore plus favorable.

Nous estimons, bien au contraire, que cet argument vient renforcer notre propre thèse, puisque l'existence d'un deuxième tracé tunisien prouve que les voies tunisiennes quelles qu'elles soient sont beaucoup plus avantageuses que les voies algériennes.

### § 3. — OBJECTIONS D'ORDRE ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE.

Les adversaires du passage par la Tunisie ont prétendu que l'opinion publique algérienne se soulèverait si le Parlement décidait l'évacuation par la Tunisie.

Les indigènes de la contrée, misérables et pauvres, se soucient peu de la question. Ils ne demandent qu'une chose, l'ouverture rapide du gisement qui leur procurera des salaires élevés, bien préférables à ceux qu'ils reçoivent des chantiers de charité que le gouvernement ouvre périodiquement dans la région, au lieu de distribuer des secours en vivres ou en argent.

Ces indigènes de l'Est constantinois sont indifféremment Algériens ou Tunisiens, passant de côté ou d'autre de la frontière, ou plutôt de la séparation purement administrative qu'ils n'ont jamais bien comprise.

Quant aux indigènes du reste de l'Algérie, ils paient tous des impôts et ne se soucieraient guère, s'ils connaissaient la question, d'en payer davantage en vue de favoriser le protectionnisme local et de perpétuer un monopole de fait.

Les Français qui pensent, avec juste raison, que le Djebel-Onk est avant tout une richesse nationale demandent son exploitation rapide, quels que soient les moyens d'évacuation employés.

Enfin, nous arrivons aux arguments plus précis et plus délicats, qui semblent reposer sur des bases plus solides.

Ils tiennent à la situation politique et juridique différente des deux pays voisins.

L'Algérie, malgré son autonomie relative, c'est la France territoriale; les départements algériens sont le prolongement des départements métropolitains. On y retrouve dans ses grands traits notre organisation administrative et politique.

La Tunisie, c'est aussi la France, mais nous n'avons qu'un protectorat. Evidemment, notre résident général représente le pouvoir central et impose les directives économiques et politiques. La Tunisie ne peut traiter directement avec les pays étrangers, sa souveraineté est fortement diminuée, mais elle a son souverain, son grand conseil, ses lois spéciales.

Le premier argument est d'ordre économique.

Quelle sera l'attitude de la Tunisie en présence de ce passage sur son territoire ?

Va-t-elle l'accepter ?

Non, répondent certains adversaires de la voie tunisienne.

Oui, disent d'autres, mais elle imposera des droits et des taxes tels que ce mode d'évacuation, si tant est qu'il est plus avantageux, deviendra plus onéreux que par l'Algérie.

Il est assez difficile d'appuyer cette affirmation de textes officiels. En dépit de vœux souvent exprimés (Annexe IV), il n'y eut jamais de pourparlers officiels engagés entre les deux gouvernements, pour l'excellente raison que les Assemblées algériennes ont toujours considéré que les phosphates du Djebel-Onk devaient être évacués, coûte que coûte, par un port algérien.

Pour nous, nous restons convaincus que la Tunisie serait très heureuse de donner de l'activité et de la vie au port de Sousse et d'animer la ligne sans grand trafic de Tozeur à la mer.

Ainsi la Tunisie a un intérêt économique certain à laisser passer sur son territoire les produits algériens.

Etablira-t-elle des droits prohibitifs, renforcera-t-elle la barrière douanière qui devait être supprimée au 1<sup>er</sup> janvier 1924 et dont le projet de suppression est encore actuellement à l'étude ?

S'il est vrai qu'elle ne gagnerait rien au point de vue économique, car il lui serait immédiatement appliqué un régime douanier plus élevé à l'importation, rien

ne s'oppose à ce qu'elle prenne cette mesure tant que l'union douanière ne sera pas un fait accompli.

Juridiquement, elle en a le droit.

Mais est-ce là son esprit?

La *Dépêche tunisienne* affirme le contraire :

« Juillet 1922. — Si les événements voulaient qu'un jour la Régence fût sollicitée par ses voisins désireux d'accroître leurs possibilités d'exportation en empruntant son territoire et ses ports, elle consentirait très volontiers à se prêter à une disposition qui ferait d'elle un véritable déversoir de trop-plein.

» L'Afrique du Nord doit se lier de plus en plus par des rapports économiques.

» Si les industriels des pays voisins estiment que leur production peut être accrue grâce à l'aide que pourrait apporter géographiquement et économiquement le Protectorat, le gouvernement tunisien, heureux de contribuer à éviter de laisser une richesse stérile, consentira volontiers, si toutefois on le lui demande, à laisser effectuer tous les transports désirables sur son territoire. »

L'intérêt national prime les considérations d'ordre régional.

Mais c'est là une opinion personnelle. Pouvons-nous lui accorder un crédit quelconque, bien qu'elle traduise un courant de l'opinion publique ?

Les inventeurs du gisement ne s'en sont pas contentés et ils ont eu raison, car ils ont en mains des documents de la plus haute valeur.

L'un d'eux, M. Mariani, reçut le télégramme suivant

d'un membre du Grand Conseil de la Régence, le 17 janvier 1925 :

« Sur demande M. Mariani, déclare corps élus tunisiens se sont montrés partisans union douanière et dans intérêt national; ils insistent pour sa réalisation. En conséquence, il ne saurait être question modifier taxes douanières pour minerais algériens transitant Tunisie.

» GOUNOT, membre Grand Conseil. »

Le 21 janvier de la même année, M. Lucien Saint, qui s'est acquitté de sa tâche délicate avec un rare succès, répondait à M. Gounot :

« Monsieur le Délégué,

» Vous avez bien voulu m'entretenir d'un télégramme que vous avez reçu de M. Mariani, relativement à l'exportation éventuelle des phosphates algériens par la Tunisie et de la répercussion possible de cette exportation sur les tarifs douaniers algéro-tunisiens. J'ai l'honneur de vous faire connaître que le gouvernement du protectorat n'a jamais été pressenti par l'Algérie pour obtenir le passage, à travers la Tunisie, des minerais algériens.

» Si pareille demande lui était présentée, il ne tiendrait compte, pour y répondre, que de l'intérêt supérieur de la France et ne se laisserait pas impressionner par des considérations de politique égoïste et anti-économique. Il a trop conscience que l'intérêt national exige la suppression des barrières douanières pour songer à les rétablir indirectement et pour des cas particuliers. »

Le gouvernement du protectorat reste donc convaincu que la question des communications ferroviaires entre les deux pays voisins se posera un jour et que l'union douanière dont il est partisan, pour être reculée, n'en est pas moins une nécessité pour l'avenir économique de l'Afrique du Nord.

Le même membre du Grand Conseil écrivait le 20 janvier dernier à un prospecteur :

« Depuis plus d'un an, un accord s'est fait entre le gouvernement et les différents corps élus de la Tunisie, en faveur de l'union douanière. Ce n'est pas sans quelque regret que nous renonçons à une autonomie relative qui présentait de réels avantages, mais nous avons vu dans l'union douanière un pas décisif vers l'union avec la France.

» Dans ces conditions, je vous confirme, et je m'en suis encore assuré auprès de l'administration, qu'il ne peut être question d'établir des droits de douane sur les minerais algériens empruntant le territoire de la Régence pour s'embarquer dans les ports tunisiens. »

Quelle preuve faut-il encore aux adversaires de la voie tunisienne pour montrer que leur crainte n'est pas fondée ?

Une seule : pour les bien convaincre, il faudrait qu'il y ait eu un commencement d'exécution, il faudrait qu'une décision ait projeté la liaison des deux réseaux. Et bien la voici :

Une décision de la Conférence d'Alger, en mars 1923, prescrit la liaison à la gare de Kalaa Djerda (Tunisie) de la mine du Kouif (Algérie) qui exporte déjà ses minerais par la ligne de Tebessa-Bône.

Les conclusions à tirer sont les suivantes :

1° Il n'y a aucun empêchement à la réunion des réseaux algériens et tunisiens; d'ailleurs il existe déjà la ligne Souk-Ahras à Tunis et Bizerte;

2° Le Djebel-Onk peut très bien être relié à Sidi-Bou-Baker. Le Kouif est exactement dans la même situation géographique que lui. Les conditions sont identiques : tous deux sont situés à proximité de la frontière tunisienne, tous deux à proximité d'un réseau tunisien, tous deux jouissent d'une vallée (Oued Mellègue pour le Kouif, Oued Sefioum pour le Djebel-Onk) qui les conduit naturellement chez le voisin;

3° Le Djebel-Onk a de nombreux ennemis intéressés, puisque, au Kouif, qui possède déjà une porte de sortie (Bône), on trouverait bon de lui en ouvrir une deuxième (Tunis), tandis qu'on en refuserait même une seule à l'autre gisement algérien.

Ainsi s'exprimait *L'Activité nord-africaine et coloniale* en mars 1923 :

« Cette décision n'a pas eu pour effet, c'eût été trop naturel et trop logique, d'inciter les services intéressés à étudier les possibilités, pour la mine du Djebel-Onk, d'être reliée à la gare de Sidi-Bou-Baker.

» Tandis que le Kouif pourra désormais évacuer ses produits par les ports de Bône et Tunis, le Djebel-Onk se voit refuser la faculté de les évacuer par le port de Sousse et condamné en principe à n'être jamais exploité s'il ne consent pas à les drainer jusqu'au port de Bône. »

Il est vrai que cette décision n'a pas encore reçu d'application, mais elle marque un pas officiel vers l'union intime des pays de l'Afrique du Nord.

Enfin, les adversaires se plaçant sur le terrain politique présentent un dernier argument.

L'Algérie est française, disent-ils, la Tunisie n'est qu'un protectorat. Alors que les départements algériens ont leur destinée indissolublement liée à la métropole, la Régence de Tunis, avec sa population indigène travaillée par le Destour et les autres partis anti-français..., peut échapper à notre domination; ce serait donc une grosse faute de détourner les produits des ports algériens et de les écouler par des ports tunisiens. Dans quelle situation se trouverait la France le jour où elle cesserait — contrainte et forcée — d'évacuer son protectorat ? Cette éventualité n'est pas probable aujourd'hui, elle sera peut-être une pénible réalité demain (9).

Notre réponse est aisée:

Ce serait une bien plus grosse faute de laisser une richesse inexploitée sous prétexte d'une crainte de séparatisme éventuel.

Fort heureusement, nous n'en sommes pas là. En dépit des troubles récents qui ont agité ce pays, nous estimons que la sagesse de nos gouvernants, aidée dans cette œuvre par les plus belles intelligences et la compétence de nos hauts fonctionnaires de la Commission Consultative des Affaires tunisiennes, saura nous conserver cette magnifique contrée où Carthage, autrefois, fut si florissante.

Et nous répondons de toute la force de notre cœur : la Tunisie est française et nous ne pouvons supposer un seul instant qu'elle puisse ne plus l'être un jour.

---

(9) *Dépêche de Constantine*, 6 janvier 1925.

N'existe-t-il pas déjà la ligne Alger-Tunis, à laquelle on pourrait adresser le même reproche ? Lors de sa construction, y a-t-on songé ? Non, et on eut raison.

Nous pensons, au contraire, que cette ligne assurerait notre position politique dans le sud tunisien en y apportant la sécurité militaire. Actuellement, le réseau des voies ferrées de l'Algérie est complètement séparé des régions centrale et méridionale de la Tunisie, le transport des unes aux autres ne peut se faire qu'au prix d'un énorme détour par la ligne Souk-Ahras-Tunis. La construction des lignes de raccord, complétée par la ligne Djebel-Onk-Tebessa que l'Algérie pourrait construire plus tard à l'aide des redevances d'extraction, nous dotera d'un réseau stratégique parfait formant éventail vers les ports de Tunis, Sousse et Sfax, qui pourraient devenir des bases maritimes qui ne sont certes pas à dédaigner.

Nous venons de montrer que le passage par la Tunisie n'est impossible ni économiquement ni politiquement.

Qu'il nous soit permis de résumer en un court tableau les différences quant à l'exploitation des tracés principaux que nous avons examinés.

Dépenses incombant à l'amodiatraire :

|                                        |               |
|----------------------------------------|---------------|
| Djebel-Onk-Sedrata-Bône .....          | 147 millions. |
| Djebel-Onk-Tebessa-Bône .....          | 90 millions.  |
| Djebel-Onk-Sidi-Bou-Baker-Sousse ..... | 23 millions.  |

Longueur des lignes :

|                                 |                 |
|---------------------------------|-----------------|
| Par Sedrata-Bône .....          | 357 kilomètres. |
| Par Tebessa-Bône .....          | 356 kilomètres. |
| Par Sidi-Bou-Baker-Sousse ..... | 320 kilomètres. |

Intérêts et amortissements (à la tonne) :

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| Par Sedrata-Bône ..... | 14 fr. 54 |
| Par Tebessa-Bône ..... | 7 fr. 37  |
| Par Sousse .....       | 1 fr. 80  |

Tarif de transport (par tonne) :

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| Par Sedrata ..... | 26 fr. 43 |
| Par Tebessa ..... | 26 fr. 77 |
| Par Sousse .....  | 21 fr. 60 |

Prix de revient au port d'embarquement :

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| Bône par Sedrata ..... | 40 fr. 99 |
| Bône par Tebessa ..... | 34 fr. 34 |
| Sousse .....           | 23 fr. 10 |

Rappelons brièvement les avantages de la voie tunisienne :

Profil plus favorable;

Prix de construction de 23 millions, au lieu de 100 et plus;

Certitude qu'il se présentera un adjudicataire;

Exploitation en dix-huit mois ou un an, au lieu de huit à dix ans;

Prix de revient moins élevé, ce qui permettra à l'agriculture française de profiter enfin des engrais naturels.

La voie tunisienne, plus économique que toute autre, est la seule viable et satisfait à la fois aux intérêts de l'Algérie, de la Tunisie et de la France.

---



## CHAPITRE IV

### Le projet de loi.

---

#### § 1. — CRITIQUE.

Cependant, en dépit de toutes les difficultés que nous avons exposées, et nous n'avons certes pas épuisé le sujet à cet égard, c'est la ligne à voie normale Tebessa-Djebel-Onk qui emporte la préférence de l'administration. Voici le projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique de cette ligne, déposé le 10 mars 1925 :

#### EXPOSÉ DES MOTIFS.

« Messieurs,

» La ligne à voie normale de Tebessa au Djebel-Onk, avec embranchement sur le Bled-el-Habda, a essentiellement pour but de desservir deux groupes de gisements de phosphates : celui du Djebel-Onk et celui du Bled-el-Habda, découverts dans la région sud de Tebessa, à environ 80 kilomètres de cette ville.

» A partir de Tebessa, les phosphates de ces deux gisements seront dirigés sur Bône, port d'embarquement, en empruntant le réseau des voies ferrées Tebessa-Souk-

Ahras, Duvivier-Bône, actuellement en voie de transformation.

» Ce réseau aura une capacité largement suffisante pour permettre le transport des produits miniers supplémentaires constituant l'apport des gisements du Djebel-Onk, *lorsque le programme de travaux à l'étude aura été réalisé.*

» On a admis que le trafic probable de la ligne serait de 1 million 200.000 tonnes, dont 1.000.000 pour le Djebel-Onk et 200.000 pour le Bled-el-Habda.

» La ligne devant être construite par l'amodiatiaire du gisement du Djebel-Onk, *aucune aide financière ne sera demandée à la métropole.*

» L'enquête d'utilité publique a donné des résultats favorables.

» La ligne serait rattachée au réseau des chemins de fer algériens de l'Etat et *exploitée dans les mêmes conditions que ce réseau.*

» Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi dont la teneur suit qui a pour objet de déclarer d'utilité publique la ligne dont il s'agit. »

#### PROJET DE LOI.

« Le Président de la République française,

» DÉCRÈTE :

» . . . . .

#### » ARTICLE PREMIER.

» Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Constantine, d'un chemin de fer à

voie normale entre Tebessa et les gisements de phosphates de chaux du Djebel-Onk et du Bled-el-Habda.

» ART. 2.

» L'Algérie pourvoira à l'établissement de cette ligne *au moyen des fonds de concours qui seront fournis par l'adjudicataire desdits gisements.*

» Toutefois l'Algérie pourra *autoriser l'adjudicataire à pourvoir à ses frais* à la construction de la ligne en se conformant au projet approuvé par le gouverneur général de l'Algérie.

» ART. 3.

» . . . . .

Dans l'exposé des motifs, nous voyons que la ligne passera par Souk-Ahras. Nous avons suffisamment exposé les difficultés que présente la ligne vers cette ville, l'« erreur » initiale qui l'a fait passer par cette contrée, pour ne plus y revenir.

« Le réseau Tebessa-Bône aura une capacité largement suffisante *lorsque le programme des travaux à l'étude aura été réalisé* », c'est-à-dire au moins dans dix ans si la situation financière le permet. Nous avons vu que pour pouvoir écouler plus de 3.500.000 tonnes, qui sera le trafic minimum après l'exploitation du Djebel-Onk, non seulement il faut aménager la ligne, mais aussi construire le « Central minier ».

Or, le 25 juin 1923, les Délégations financières, estimant l'exploitation de voies ferrées trop onéreuse pour le budget, ont rejeté, *sine die*, le projet. *Elles refusent les moyens financiers pour réaliser le programme des travaux*; il s'agit, en effet, de 325 millions :

100 pour la transformation et l'aménagement de la ligne étroite reliant Tebessa à l'Oued Keberit;

200 pour la construction du « Central minier », c'est-à-dire le tronçon Oued-Keberit-Medjez-Sfa par Sedrata;

25 pour l'aménagement du secteur Medjez-Sfa-Bône.

Persisteront-elles dans leur détermination ?

Tout donne lieu de le croire. Le 14 mai 1923, aux délégations financières, le Gouverneur général de l'Algérie a présenté l'inventaire des pertes causées à la colonie (1) par les crises économiques; elles se montent à 681 millions, laissant un découvert de 91 millions.

Le programme des travaux ne pourrait être soldé que par des impôts nouveaux. Les délégations les rejettent et, le 18 juin, il est déclaré que les difficultés budgétaires obligent à *reculer encore d'une année les travaux arrêtés en 1920*. Quand seront-ils exécutés ?

Les Délégations se résoudront-elles à augmenter les impôts ? Ce n'est guère possible. L'augmentation des impôts a évolué de 68 millions en 1914 à 305 en 1924, ce qui fait une progression de 450 p. 100. Pour les indigènes, les contributions directes sont dix fois ce qu'elles étaient avant-guerre. N'est-on pas arrivé à la limite des ressources à tirer de l'impôt ?

Dans ces conditions, où trouvera-t-on les fonds nécessaires puisque « aucune aide financière ne sera demandée à la métropole » ?

L'emprunt ? Peut-être !

---

(1) Nous avons respecté à dessein le mot « colonie ». C'est à tort que ce mot est employé par l'Administration elle-même pour désigner l'Algérie.

Mais c'est un moyen qui, dans toute bonne politique financière, ne doit fournir des fonds que pour des usages rémunérateurs; or, les chemins de fer coûtent très cher à l'Algérie.

La réalisation du programme des travaux reste très incertaine (le projet de 1907, qui se chiffrait à 90 millions, a dépassé 400), la construction du « central minier » problématique. Or, le Djebel-Onk est intimement lié à ce « central minier ». Le commissaire du gouvernement le disait lui-même le 8 novembre 1910 à la délégation financière des non-colons : « Pour l'exploitation du Djebel-Onk, il y a deux choses à considérer : il faut d'abord que les lignes construites soient mises en état de recevoir les produits du Djebel-Onk. Ceci ne peut être fait que par la construction de ce qu'on appelle le « Grand Central », portion comprise dans l'emprunt qui vous est soumis. *Si vous ne votez pas le Grand Central, il est évident que le projet tombe.* »

Même une fois la ligne Tebessa reconnue d'utilité publique, le Djebel-Onk ne verra pas le jour.

Même si ces travaux étaient réalisés, le Djebel-Onk ne le verrait pas davantage, « la ligne devant être construite par l'amodiataire du gisement ». L'article 2 l'affirme : « L'Algérie pourvoira à l'établissement de cette ligne au moyen des fonds de concours fournis par l'amodiataire des dits gisements. » Le paragraphe deuxième ajoute l'ironie à l'ignorance : « Toutefois, l'Algérie pourra autoriser l'adjudicataire à pourvoir à ses frais à la construction.... »

Et nous ne craignons pas, pour affirmer notre pensée, de nous répéter.

Nous posons ces questions :

Quel sera l'amodiataire qui prendra à charge de construire une ligne de plus de 100 millions de francs qui ne pourra fonctionner que dans huit ou dix ans, et encore à condition que la ligne existante ait reçu des modifications profondes et coûteuses.

Et si un adjudicataire se présente, quelle sera la situation de l'Algérie, si celle-ci n'est pas en mesure d'assurer le transport des 1.500.000 tonnes annuelles (car c'est 1.500.000 et non 1 million) de phosphates du Djebel-Onk au delà de Tebessa ?

C'est là le danger de ce texte qui choisit la voie la plus difficile et la moins rationnelle. Voici l'alternative curieuse : il n'y aura pas d'amodiataire et le Djebel-Onk ne sera pas exploité (il faudra chercher une autre voie), ou bien il y aura un amodiataire et le Djebel-Onk ne sera pas exploité non plus.

Car cet amodiataire sera un « homme de paille », agent d'intérêts coalisés, qui soumissionnera avec l'idée bien arrêtée de ne rien faire, perdra volontiers le cautionnement exigé ou réclamera une indemnité sous le prétexte, d'ailleurs valable, que la ligne Tebessa-Bône ne sera pas en état de transporter les phosphates du gisement.

Le résultat le plus clair de cette politique algérienne, c'est qu'il n'y aura pas d'exploitation et que tout le monde, y compris l'Algérie, y perdra.

N'y a-t-il donc rien à faire pour l'empêcher ?

Si, sans doute :

Insérer dans le cahier des charges des clauses susceptibles d'assurer la marche normale de l'exploitation, clauses acceptables pour l'adjudicataire de bonne foi, mais qui feront reculer toute tentative... malhonnête;

N'amodier le gisement que si l'adjudicataire offre une redevance d'au moins 5 francs par tonne, avec un minimum de perception de 500.000 tonnes;

Obliger l'adjudicataire à commencer les travaux d'installation à la mine et de construction de la voie dans un délai maximum de trois mois après l'adjudication;

Imposer un minimum d'avancement de travaux de la voie ferrée (par exemple, 20 kilomètres par an) sous peine de déchéance;

Rendre impossible à l'adjudicataire de réclamer une indemnité à l'Algérie, si celle-ci ne peut assurer le transport des phosphates au delà de Tébessa.

Ce sont, en effet, les clauses de garantie de sincérité qu'exige l'adjudication. On ne peut pas ne pas les admettre et cependant elles éloigneront encore davantage les adjudicataires possibles.

## § 2. — SOLUTION DE LA QUESTION.

Ainsi, malgré le désir de chacun d'arriver à une exploitation rapide et en dépit du projet de loi qui paraissait pourtant vouloir atteindre ce but, la question du Djebel-Onk reste entière.

La question est-elle donc sans issue ?

Nous ne le croyons pas.

On avait déjà proposé que le gouvernement général

de l'Algérie examinât plusieurs tracés, les fît tous déclarer d'utilité publique et permit à l'adjudicataire de choisir celui qui lui conviendrait le mieux.

Cette proposition, qui réalisait déjà un progrès, présentait, toutefois, un double inconvénient.

Le premier, d'obliger l'administration à chiffrer plusieurs projets, et nous savons que les chiffres qu'elle peut fournir à cet égard sont plus ou moins exacts. Tous travaux entrepris entraînent des dépassements souvent considérables.

D'autre part, l'adjudicataire pourrait proposer un autre tracé qu'il aurait examiné très soigneusement et qu'il trouverait beaucoup plus avantageux. Serait-il logique de lui imposer un tracé alors qu'on lui laissait déjà un choix, ce qui laissait supposer qu'on avait étudié toutes les lignes possibles ? Que signifierait, dans ce cas, la reconnaissance d'utilité publique ?

Cette formule était inacceptable.

M. le sénateur Duroux donnait la véritable formule le 22 décembre 1922 : « Je ne pourrai me rallier qu'à une décision : celle qui permettra à l'adjudicataire d'aller où bon lui semble, car il est bon juge et meilleur juge que l'Administration. »

Ce qui signifie : procéder à l'adjudication d'abord, puis reconnaître ensuite d'utilité publique la ligne choisie par l'adjudicataire.

Est-il possible de procéder à une adjudication semblable ?

Il n'y a pas d'obstacle juridique ou légal.

Existe-t-il au moins des impossibilités de fait ?

L'Administration, consultée, répond : « On ne peut songer à procéder à l'adjudication d'un gisement minier qui comportera nécessairement une redevance à la tonne sans avoir, au préalable, précisé toutes les charges qui incombent à l'amodiataire. Or, la construction d'une voie ferrée est d'une telle importance, qu'on ne pourrait, en fait, procéder à l'adjudication en ne réglant pas tout d'abord ce point capital susceptible d'influencer dans une proportion considérable les conditions mêmes de l'adjudication. »

Pourquoi ce point capital serait-il fixé par l'Administration ? Parce qu'il influe sur la redevance ? Non, c'est une erreur. Le Djebel-Onk est une affaire notoirement excellente. Tous ceux qui se porteront à l'adjudication étudieront minutieusement les différents tracés possibles, choisiront le moins onéreux, et dans ces conditions, pour que l'entreprise ne leur échappe pas, pourront offrir tout au contraire, en connaissance de cause, des redevances plus fortes en raison même des économies qu'ils réaliseront sur les capitaux de premier établissement, les intérêts et les amortissements.

Pourrait-on craindre que les adjudicataires fussent peu nombreux ?

Non, la richesse du Djebel-Onk est suffisamment connue, la contrée a été suffisamment explorée, pour susciter des compétitions nombreuses. D'ailleurs, il suffit d'annoncer l'adjudication quelques mois à l'avance, en lui donnant toute la publicité possible, afin que tous les intéressés aient le temps nécessaire d'étudier la question et de faire des calculs,

Enfin, l'Administration fait remarquer que jamais le Conseil d'Etat ou le Parlement n'ont été appelés à se prononcer sur des déclarations d'utilité publique dans de telles conditions.

Il apparaît évidemment difficile de décider l'utilité publique d'une chose que l'on ne connaît pas et en particulier ici d'une ligne de chemin de fer désignée que par une de ses extrémités.

Mais là n'est pas la question.

La déclaration d'utilité publique ne doit pas nécessairement précéder l'adjudication, pourquoi ne la suivrait-elle pas ?

C'était d'ailleurs la conclusion du rapport de M. Persil, le 20 décembre 1923 : « Il y a lieu de surseoir à statuer sur la déclaration d'utilité publique de la ligne à construire pour l'évacuation des phosphates du Djebel-Onk, jusqu'à ce que l'Algérie ait procédé à l'adjudication de ce gisement »; et M. Fiori, député d'Alger, ajoute : « Si elle est adoptée par le Parlement, cette solution laisse à l'administration toute latitude pour utiliser au mieux de l'agriculture nationale le milliard de tonnes du Djebel-Onk. »

Pourquoi ne procéderait-on pas à l'adjudication d'abord, sous la réserve que la ligne choisie par l'amodiatraire, et déterminée dès après l'adjudication, sera reconnue d'utilité publique (1) ?

Rien ne s'y oppose.

---

(1) La déclaration d'utilité publique est indispensable afin de permettre les expropriations.

La vie économique moderne rencontre des difficultés, non pas nouvelles, mais nombreuses et inattendues; il suffit d'adopter des formules assez souples pour satisfaire à toutes les circonstances.

C'est, à notre avis, et le développement précédent le prouve, la seule solution possible, si l'on veut vraiment que la merveilleuse richesse du Djebel-Onk soit exploitée

---



## CHAPITRE V

### Conclusion.

---

#### POUR L'AVENIR.

Il y a dix-huit ans que, bravant les fatigues et les rigueurs du Sahara, deux Français ont donné une richesse considérable à leur pays; dix-huit ans que le gisement est connu; dix-huit ans que l'agriculture française attend en vain le secours de ses phosphates; dix-huit ans que les intérêts égoïstes s'affrontent dans des luttes sournoises...; dix-huit ans que le Djebel-Onk dort sous son manteau de sable.

La France, pays d'idéalisme, manquerait-elle de sens pratique ? Serait-elle donc incapable, elle qui fit tant, d'exploiter le merveilleux empire d'outre-mer qu'elle a su se créer, en dépit de ses fautes, par sa tenace intelligence, par ses efforts répétés, par le sacrifice des meilleurs de ses enfants ?

Voici près d'un siècle que nous sommes en Algérie et nous sommes loin de lui avoir donné toute son activité, très loin de connaître sa richesse et d'accepter ce qu'elle nous offre.

*L'Evolution nord-africaine* du 18 juillet 1924 l'expri-

mait en termes cinglants : « Le jour où l'on décidera d'élever un monument à l'incurie qui préside à la mise en valeur de nos richesses coloniales, nous proposerons, pour l'édifier, un emplacement idéal.

» Nulle part ce monument ne sera mieux que juché sur le milliard de tonnes de phosphates du Djebel-Onk.

» Depuis un quart de siècle, le Djebel-Onk attend le chemin de fer pour prendre le bateau. »

Connaissions mieux nos possessions de l'Afrique du Nord, faisons-les vivre en leur donnant ce qui leur manque. Elles nous rendront au centuple ce qui nous fait défaut et que nous sommes obligés d'aller demander à l'étranger insensible à nos souffrances.

Développons leur agriculture et leurs industries, activons leur commerce, devenons un peuple énergique, la générosité ne suffit pas, exportons à l'étranger le surplus de notre production.

La guerre a fait naître dans tous les Etats l'égoïsme économique et ce paradoxe guide leur politique :

Chacun tend à se passer d'autrui;

Chacun tend à devenir le maître du marché.

Il appartient donc à la France de se créer un vaste empire économique susceptible de se suffire.

En intensifiant notre production de phosphates, tâchons d'acquérir la maîtrise d'un des plus importants marchés de matières premières, qui, nous plaçant au premier rang des nations, rétablira notre balance commerciale, élément important de la question des changes.

Mais appliquons-nous à conserver notre Afrique du Nord.

En ce moment, où les préoccupations sociales agitent le monde musulman, où les aspirations nationales nées de la guerre et le fanatisme religieux, aidés par des théories économiques destructives, menacent l'unité de nos possessions nord-africaines, appliquons-nous plus que jamais à les conserver.

Autant que la politique internationale le permet, autant que les situations juridiques le tolèrent, faisons d'elles des départements français, liés étroitement à la métropole, habités par des Français aimant la mère patrie d'un même amour, se donnant tout entiers à Elle dans la paix comme ils se sont donnés tout entiers pendant la guerre.

Au moment où se réunit la Commission consultative des affaires tunisiennes, chargée d'une tâche très délicate, rappelons-nous nos souvenirs d'Histoire et profitons de ses leçons. Souvenons-nous que l'aristocratie, intelligente sans doute, mais égoïste, de Carthage, ne sut jamais s'attacher les indigènes et mourut sans aucun secours. Souvenons-nous que les Romains, orgueilleux et cruels, ne réussirent guère mieux et durent entreprendre une longue guerre contre les provinces pour leur avoir refusé l'égalité civile et politique.

Transformons l'esprit de nos Nord-Africains, afin de faire cesser le particularisme jaloux, faisons-leur comprendre que « le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, qui constituent les trois parties de la France d'outre-mer, ne doivent pas se dresser les unes contre les autres, ni séparer au nom de vagues frontières politiques des questions

qui, pour être avantageusement résolues, doivent l'être en commun. » (1).

Que les débats du Djebel-Onk que nous venons d'exposer soient la dernière manifestation de cet esprit particulariste (2). Il faut nous habituer, dit le *Cri d'Alger* le 19 janvier 1923, à envisager l'Afrique du Nord comme un tout en trois parties, séparées sans doute encore au point de vue politique, mais dont il importe de faire une seule région économique. Les intérêts de l'Algérie sont identiques à ceux du Maroc et de la Tunisie, et se confondent avec ceux de la France; « au lieu de constater simplement l'existence ou l'exhaussement des barrières douanières qui sont comme un monstrueux anachronisme, appliquons-nous à les faire disparaître, de même que la Révolution française a donné fort heureusement le coup de grâce aux douanes intérieures de la France ».

Souhaitons que l'histoire du Djebel-Onk soit le dernier chapitre du protectionnisme local. Que bientôt nous ayons une Afrique du Nord unie et intimement liée à la métropole. La prospérité de chacune de ses parties et celle de la France n'en seront que plus grandes.

Nous disposons en Algérie de ressources immenses; sachons les exploiter.

Ne croyons pas qu'il suffit d'ailleurs d'exposer des

---

(1) Rapport de M. Persil, 20 décembre 1923.

(2) Il conviendrait que la métropole comprenne que cet esprit doit être détruit jusque dans ses plus petites manifestations. Au moment où nous écrivons cette page, l'Algérie va être dotée d'un timbre spécial; c'est, à notre avis, une grave erreur que d'autoriser ainsi le symbole de l'autonomie.

idées générales, d'examiner les richesses et leurs possibilités d'avenir.

Il faut les mettre en valeur, et tout en tenant compte du facteur temps, présenter un plan de réalisations à effectuer.

Le Djebel-Onk, quoique puissamment riche, n'est qu'une petite partie de nos richesses. Nous avons essayé de lui donner une solution pratique, et nous souhaitons que cette modeste contribution soit le commencement d'un vaste plan d'opérations.

Nous le souhaitons pour l'avenir de notre patrie.

Blessée et profondément meurtrie par la dernière guerre, toute de ruine et de destruction systématique, la France n'a pas le droit de négliger même le plus petit des moyens susceptibles de lui permettre de reprendre sa place dans le monde.

Et puisque, victorieuse, elle a eu le bonheur de conserver son Afrique du Nord et d'accroître ses colonies, c'est là qu'est le chemin, sans doute lent mais certain, qui lui rendra sa stabilité financière, sa prospérité, sa richesse.

VU : *Le Doyen,*  
H. BERTHÉLEMY.

VU : *Le Président de la thèse,*  
C. PERREAU.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :  
*Le Recteur de l'Académie de Paris,*  
P. APPELL.

---



## ANNEXES



## ANNEXES

---

### I

#### Vœu de la Chambre de commerce d'Oran.

*Séance du 14 mars 1923.*

##### LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ORAN :

Considérant que la situation des changes, aggravée chaque jour par les nouveaux achats de grains effectués à l'étranger, met au premier plan des préoccupations nationales la production intensive des céréales et, par suite, la fourniture des engrais aux exploitants dans de meilleures conditions d'abondance et de prix;

Que l'exploitation immédiate du gisement du Djebel-Onk apporterait à l'agriculture le plus précieux appoint;

Qu'il convient, en conséquence, écartant résolument tous les intérêts locaux, de prendre pour unique objectif le prix de revient du minerai au quai de départ;

Considérant, d'autre part, que la confrontation des deux solutions en présence, évacuation par Sousse, évacuation par Bône, ne saurait être concluante si on la basait uniquement sur les arguments apportés jusqu'à ce jour par les partisans et les adversaires de chacun des projets;

Demande à M. le Gouverneur général :

1° De lui communiquer le rapport du service des ponts et chaussées concluant à l'évacuation du minerai par Sousse;

2° De faire procéder immédiatement à l'étude technique complète des deux tracés et d'en communiquer les résultats à tous les corps intéressés.

Goepfert

II

**Extrait du vœu de l'Association française pour le développement  
des travaux publics.**

*9 juin 1921.*

. . . . .

Considérant que la région minière traversée, au sud du Mellègue, par la frontière algéro-tunisienne est susceptible de fournir annuellement un tonnage minimum moyen de 7 millions de tonnes tant de minerais de fer et autres métaux que de phosphates;

Considérant que le devoir économique le plus urgent de la nation est d'intensifier la production des engrais artificiels indispensables à l'essor de son agriculture et d'accroître tous les éléments d'exportation, en vue de relever le change français;

Qu'une restriction systématique du tonnage de minerais algériens et tunisiens disponibles pour l'exportation constituerait une erreur économique irréparable;

Considérant que les voies ferrées existantes, tant en Algérie qu'en Tunisie, même mises à voie normale ou doublées, et ce moyennant une dépense hors de proportion avec les résultats obtenus, sont incapables d'assurer l'évacuation de plus de la moitié du tonnage de minerais disponibles sur le carreau des mines de ladite région;

Que, dans ces conditions, la jonction de la région minière à la mer par une ligne complémentaire, d'un coût inférieur et d'un débit suffisant, s'impose;

Considérant que le tracé de cette ligne complémentaire ne saurait laisser d'hésitation, étant dicté par la configuration des lieux, les facilités techniques et le montant relativement faible de la dépense...;

. . . . .

Émet le vœu que les lignes algériennes soient raccordées aux lignes tunisiennes.

III

**Extrait d'une lettre de M. le Ministre de l'Agriculture.**

*Mai 1923.*

. . . . .

La mise en exploitation de ce puissant gisement de phosphates de chaux est vivement désirée par les agriculteurs. Il est évident que

l'arrivée sur le marché d'un nouveau concurrent produirait une baisse des phosphates impatiemment attendue.

Il va sans dire que leur espoir serait déçu si les charges imposées à l'amodiatraire le mettaient d'avance dans l'impossibilité de concurrencer les exploitations actuelles.

Au surplus, la Chambre des députés, en adoptant les projets de loi sur l'azote et la potasse, s'est arrêtée, pour l'exploitation des richesses fertilisantes, à des formules nouvelles, qui assurent aux agriculteurs le contrôle et une part importante de la gestion desdites richesses.

Il serait bon d'étudier les moyens de réserver à des associations analogues à celles que la Chambre a prévues dans ces projets sur l'azote et sur la potasse, et qui reposent sur le principe de la représentation professionnelle, notamment, et pour la plus large part de la représentation agricole, l'exploitation de richesses dont j'estime, pour ma part, que jusqu'à présent l'agriculture n'a pas été mise à même de profiter à des conditions suffisamment abordables.

#### IV

##### **Extrait d'un vœu de la Chambre mixte du commerce et de l'agriculture du Centre (Tunisie).**

. . . . .  
Saisie, d'autre part, par les inventeurs dudit gisement (Djebel-Onk) d'une demande tendant à se raccorder au réseau de chemin de fer tunisien ;

Que, ce faisant, les relations entre la Tunisie et l'Algérie se trouveraient plus étroitement resserrées pour le plus grand bien des deux colonies ;

Qu'au surplus, l'acheminement desdits phosphates par un port tunisien, loin de léser les intérêts de la colonie voisine, ne peut, au contraire, que la favoriser particulièrement tout en conciliant les intérêts généraux ;

. . . . .  
Émet le vœu :

Que le gouvernement tunisien étudie, de concert avec le gouvernement algérien, le moyen d'assurer l'écoulement des phosphates du Djebel-Onk par la Tunisie, et plus particulièrement par le port de Sousse.

---



## BIBLIOGRAPHIE

---

### Ouvrages.

- CARTON (Dr). — Les phosphates du Djebel-Onk, octobre 1921.
- PENCIOLELLI (Paul). — Le problème économique et l'aide algérienne.
- DEMONTÈS (Victor). — L'Algérie économique.
- THOMAS (Ph.). — Les phosphates de chaux de l'Algérie. Académie des sciences, 1886-1887.
- FICHEUR. — L'origine des phosphates de chaux de l'Algérie-Tunisie. *L'Algérie nouvelle*, 7 juin 1896.
- CHRONIQUE DE LIBYE, 3<sup>e</sup> année, 1923. Tunis, 1924.
- LES PHOSPHATES DU DJEBEL-ONK. — Contribution de la *Dépêche Algérienne* à l'étude de cette question, 1922.

### Documents administratifs.

- STATISTIQUE de l'Institut national agricole de Rome.
- STATISTIQUE générale de l'Algérie. Gouvernement général de l'Algérie, 1916 à 1922.
- RAPPORT de l'Inspection générale des mines. M. Lanternois, 7 mai 1920.
- PROCÈS-VERBAUX de la Conférence des phosphates, 1<sup>er</sup> et 3 mars 1921. Ministère des Travaux publics.
- PROCÈS-VERBAUX de la sous-commission des engrais phosphatés, mai-septembre 1922.
- GOUVERNEMENT général de l'Algérie. Assemblées financières, sessions ordinaires de mai-juin et extraordinaires de 1921 à 1924. Conseil supérieur du gouvernement.

**Documents parlementaires.**

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — *Journal officiel* des 2 et 5 décembre 1921..., etc., etc., 6 février 1923.

SESSION extraordinaire de 1923. — Rapport n° 6.837, par M. Raoul Persil, député.

SESSION de 1924. — Avis n° 7.049, par M. Roux-Freissineng, député.

SESSION de 1924. — Rapport n° 173, par M. Raoul Persil.

SESSION de 1925. — Projet de loi n° 1.369.

**Journaux et revues.**

**PRESSE MÉTROPOLITAINE :**

*Le Temps.*

*Le Quotidien.*

*L'Ère nouvelle*, etc.

**PRESSE ALGÉRIENNE :**

*L'Activité nord-africaine*, articles de MM. Fiori, député, et Finalteri, année 1923.

*La Dépêche Oranaise*, *Le Soir*, M. Gasser, sénateur, années 1922 à 1925.

*La Dépêche de Constantine*, M. Morinaud, député, années 1922 à 1925.

*L'Akbar.*

*La Dépêche algérienne*, Alger, années 1922 à 1925.

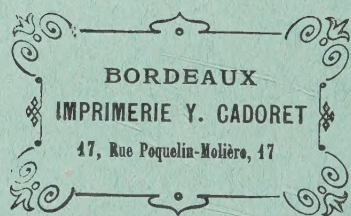
*L'Afrique française*, juillet 1923.

*Le Cri d'Alger*, janvier 1923.









BORDEAUX

IMPRIMERIE Y. CADORET

47, Rue Poquelin-Molière, 47